



HAL
open science

Un équipement métropolitain sous tension. Le cas de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle

Laurent Terral

► **To cite this version:**

Laurent Terral. Un équipement métropolitain sous tension. Le cas de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle. *Hérodote - Revue de géographie et de géopolitique*, 2024, 193 (2), pp.89-107. 10.3917/her.193.0089 . hal-04924484

HAL Id: hal-04924484

<https://hal.science/hal-04924484v1>

Submitted on 31 Jan 2025

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

**Un équipement métropolitain sous tension.
Le cas de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle**

Laurent TERRAL,

Chercheur,

Laboratoire Ville Mobilité Transport,

Université Gustave Eiffel – Ecole des Ponts ParisTech

In Hérodote, N° 193, 2024/02

Résumé

Les aéroports figurent parmi les équipements de transport incontournables des grandes métropoles. Celui de Paris-CDG, avec sa fonction de *hub*, est de très loin le plus fréquenté du pays. Au cours de la dernière décennie, il a connu une histoire agitée. Entre les projets d'extension et les perspective d'accroissement de son trafic, la volonté des autorités publiques de le rapprocher du centre de Paris grâce au CDG Express et le projet de privatisation de son exploitant, le groupe ADP, il s'est retrouvé en première ligne de l'actualité du territoire métropolitain. Ces trois ambitions ont rappelé combien la question aéroportuaire dépasse l'échelle des pouvoirs locaux et interpelle de façon presque systématique le rôle de l'Etat à propos d'enjeux majeurs : transition écologique, souveraineté nationale, compétitivité du territoire... Si la crise du Covid-19 a pu servir de prétexte à certains choix politiques, elle n'a pas pour autant éclairé la position de l'Etat sur ce qu'elle attend de la première plate-forme du pays dans le futur.

Title

A metropolitan facility under pressure. The case of Paris-Charles de Gaulle airport

Abstract

Airports are one of the key transport facilities in major cities. Paris-CDG, with its hub function, is by far the busiest in the country. Over the last decade, it has had a turbulent history. With plans to extend the airport and increase traffic, the public authorities' desire to bring it closer to the centre of Paris with the CDG Express, and the planned privatisation of its operator (groupe ADP), it has been at the forefront of the news in the metropolitan area. These three ambitions have served as a reminder of the extent to which the airport issue goes beyond the scale of local authorities and almost systematically calls into question the role of the State in relation to major issues: ecological transition, national sovereignty, regional competitiveness, etc. While the Covid-19 crisis may have served as a pretext for certain political choices, it has not clarified the State's position on what it expects from the country's leading hub in the future.

Il y a tout juste cinquante ans, l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle (Paris-CDG) inaugurait le terminal 1 et accueillait son tout premier vol en provenance des Etats-Unis. Un demi-siècle plus tard, la plate-forme possède neuf terminaux de voyageurs, dispose de quatre pistes, assure en moyenne plus de mille vols quotidiens et a déjà traité, dans ses meilleures années, jusqu'à 75 millions de passagers annuels. A eux seuls, ces quelques chiffres suffisent à mesurer l'importance d'un aéroport devenu, en l'espace de cinq décennies, un équipement majeur de la métropole parisienne, mais aussi du paysage aéroportuaire national en sa qualité de plate-forme de correspondance de la compagnie nationale, Air France. Toujours classé parmi la douzaine d'aéroports les plus fréquentés de la planète, Paris-CDG réintègre le top 5 mondial¹ lorsqu'on ne regarde plus que le trafic de passagers internationaux et justifie le poncif, régulièrement employé pour le décrire, de « porte d'entrée internationale » du pays et du continent. Et point d'orgue de son cinquantième anniversaire, la plate-forme sera largement mise à contribution pour l'accueil des millions de visiteurs internationaux attendus à l'occasion des 33^{ème} Jeux Olympiques d'été.

La place occupée par l'aéroport de Paris-CDG dans le paysage régional peut difficilement s'expliquer sans revenir sur deux phénomènes concomitants qui ont profondément marqué les esprits, ces trente dernières années. Le premier concerne l'explosion des flux aériens dans le monde. Ils se sont accélérés au passage du 21^e siècle alors que le nombre de voyageurs aériens a triplé entre la fin des années 1990 et 2019². Cette croissance a notamment profité à un modèle bien particulier d'aéroports : les *hubs*. Il s'agit des plates-formes choisies par les grandes compagnies aériennes mondiales pour déployer leur système de correspondance entre les vols court/moyen-courriers et les vols long-courriers. Les effets de cette stratégie sur la recomposition mondiale des flux aériens sont spectaculaires ; leur polarisation au niveau de quelques grandes métropoles de l'hémisphère nord renforce l'image d'un système mondial d'échanges très exclusifs [Cattan, 2004]. Pour Air France, le choix de Paris-CDG pour implanter, en 1996, sa plate-forme de correspondance apparaît alors comme une évidence.

Le second phénomène est urbain et atteste la montée en puissance, au plan mondial, d'une poignée de grandes métropoles qui agiraient comme les cerveaux de la globalisation économique, et dont Paris fait partie. Dans ce contexte, tous les spécialistes s'entendent pour dire que le pouvoir de connexion internationale donné par son aéroport est parmi des attributs incontournables d'une ville globale. Autrement dit, pour une ville voire un pays, il semble aujourd'hui compliqué de vouloir jouer dans la cour des grands sans cet équipement phare qui lui permet de rallier en quelques heures un très large éventail de destinations économiques mondiales (plus de 200, pour l'aéroport de Paris-CDG, par exemple).

Le développement de l'aéroport de Paris-CDG doit beaucoup à ces deux phénomènes, mais il n'aurait jamais pu se concrétiser sans le soutien d'une figure incontournable dès qu'on parle d'aérien, l'Etat. Le demi-siècle d'histoire de l'infrastructure montre le rôle décisif de l'Etat dans toutes les étapes importantes de son existence ; depuis son choix de localisation jusqu'à ses différentes phases d'extension, les gouvernements successifs ont toujours accompagné le

¹ Derrière Dubaï, Londres Heathrow et Amsterdam Schiphol, selon le classement du Airport Council International en 2022.

² Selon les statistiques de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), le nombre de voyageurs aériens est passé de 1,47 milliards en 1998 à 4,46 milliards en 2019, dernière année de référence avant la pandémie de covid-19.

développement de la première plate-forme du pays au motif qu'elle était un équipement stratégique, non seulement pour Paris, mais aussi pour le pays.

Ce rapport de proximité de la puissance publique au premier aéroport national pourrait-il changer ? La question mérite aujourd'hui d'être posée. Entre crise climatique et crise sanitaire, entre contestations politiques et citoyennes croissantes des projets aéroportuaires, le contexte actuel est plutôt propice à l'écriture d'une nouvelle histoire.

2010-2019 Une plate-forme à la relance et au service de plusieurs objectifs

Dans les années qui précèdent la crise sanitaire, le discours qui prévaut à l'endroit de Paris-CDG est identique à celui qu'on peut entendre dans la bouche des dirigeants au pouvoir depuis des décennies. Le premier aéroport du pays demeure plus que jamais une des pièces maîtresses de l'attractivité et de la compétitivité économique de la capitale, il s'agit donc de le préserver et de ne pas freiner les investissements qui pourraient renforcer sa position. Et si des voix discordantes se font toujours entendre à propos de la question aéroportuaire dans le pays, elles se concentrent surtout, à ce moment-là, sur le projet de transfert de l'aéroport de Nantes Atlantique à Notre-Dame-des-Landes.

Dans le courant des années 2010, trois chantiers d'envergure sont censés donner un nouvel élan et des moyens supplémentaires à la plate-forme parisienne. Ils coïncident avec un changement de direction à la tête d'Aéroports de Paris alors qu'Augustin de Romanet prend les commandes de la société aéroportuaire en 2012. Un premier chantier concerne les installations aéroportuaires elles-mêmes. Les bonnes perspectives de croissance du trafic aérien mondial, combinées aux performances plus mitigées de la plate-forme entre 2010 et 2016³, donnent à ses dirigeants des arguments pour lancer un ambitieux projet de modernisation et d'agrandissement de l'aéroport. La nouvelle figure de ces investissements sera la réalisation d'un nouveau terminal, appelé terminal 4.

Un deuxième projet porte sur la desserte ferroviaire rapide entre la plate-forme et Paris. Dans les cartons depuis le début des années 2000, le projet de CDG Express, maintes fois différé et retardé, se précise à partir de 2015. Suivant un tracé long de 32 km, il est censé relier la plate-forme à la Gare de l'Est en vingt minutes. Du point de vue de ses principaux protagonistes, la qualité de connexion entre l'aéroport et le cœur de son agglomération est ce qui fait le plus défaut à la plate-forme parisienne face à ses concurrentes européennes. Des travaux sur ce sujet montrent d'ailleurs que la problématique n'est pas propre à Paris-CDG mais commune à beaucoup d'autres aéroports nationaux [Varlet, 2020].

Le troisième acte est différent des deux précédents dans la mesure où il ne touche pas directement l'infrastructure de transport en soi, mais plutôt sa future gouvernance. Dans l'air depuis plusieurs années, le projet de privatisation de son exploitant, le groupe ADP, s'inscrit progressivement dans

³ Sur la période, le nombre de passagers croît à un rythme de 2% par an, très inférieur à celui que connaissent d'autres aéroports concurrents. Ce chiffre a plusieurs explications possibles, les difficultés d'Air France en pleine restructuration à ce moment-là et, en fin de période, le fort ralentissement du trafic suite à la vague d'attentats terroristes qui frappent Paris.

l'agenda politique. Gestionnaire historique de la plate-forme, le groupe ADP présente un statut spécifique fixé par le décret n°2005-828 du 20 juillet 2005. A cette époque, l'Etat transfère la propriété de ses aéroports aux collectivités locales ou à des groupements de collectivités. En revanche, les aéroports dits d'Etat, présentés comme ceux ayant un intérêt stratégique pour le pays, sont exclus de la démarche. Le cas des aéroports parisiens fait l'objet d'un traitement à part. Ils deviennent la responsabilité d'une nouvelle société aéroportuaire, Aéroports de Paris, et le transfert de propriété ainsi que du domaine public s'accompagne de l'adoption d'une disposition législative imposant à l'Etat de conserver un rôle stratégique. Il en demeure par conséquent actionnaire majoritaire (à hauteur de 50,63% aujourd'hui).

Ces trois ambitions sont toutes tournées vers les enjeux économiques du moment. Du côté des autorités aéroportuaires, l'objectif est de donner les moyens à Paris-CDG de demeurer compétitif dans un environnement aéroportuaire de plus en plus concurrentiel ; ses dirigeants ne se cachent plus pour affirmer vouloir faire de Paris-CDG le premier aéroport du continent européen et passer devant Londres-Heathrow, à l'horizon 2020⁴. Quant à l'Etat, s'il s'aligne sur la stratégie de l'exploitant, c'est avec probablement d'autres idées en tête. Les années 2010 sont celles de la remise en route d'une économie durement marquée par la crise économique et financière de 2008 ; c'est la période choisie par le gouvernement socialiste pour soutenir la candidature parisienne au projet d'accueil de deux grands événements internationaux, les Jeux olympiques d'été 2024 ainsi que l'Exposition universelle de 2025.

Or, pour gagner ce genre de bataille, il faut mettre toutes les armes de son côté et les dispositions prises par les pouvoirs publics pour accueillir dans les meilleures conditions les millions de visiteurs étrangers attendus sont loin d'être négligeables au moment de l'arbitrage final. Les transports en général, et les infrastructures aéroportuaires en particulier, font partie de l'équation. Dans un autre ordre d'idées, il ne faudrait pas non plus sous-estimer le fait qu'en cas de privatisation du groupe ADP, Paris-CDG demeure son actif le plus important. Or, en faire un aéroport plus moderne et mieux taillé pour capter la croissance future du trafic aérien, c'est l'assurance pour l'Etat d'une meilleure valorisation s'il venait à céder ses parts. Cette convergence des intérêts n'a rien de surprenant, si l'on tient compte du fait que l'Etat, en tant qu'actionnaire majoritaire du groupe ADP, doit approuver ses investissements et leur financement par l'intermédiaire d'un contrat de régulation économique (CRE).

Ces trois projets interviennent dans une période – la deuxième moitié de la décennie 2010 – où la question aéroportuaire est devenue une préoccupation politique de tout premier plan, mais pour un autre dossier. Les gouvernements successifs sont empêtrés dans le conflit provoqué par la volonté de transfert de l'aéroport de Nantes Atlantique sur un nouveau site, à Notre-Dame-des-Landes. Fraîchement nommé, le gouvernement d'Edouard Philippe, pressé d'éteindre l'incendie, nomme une médiation et promet de rendre une décision dans les six mois. En janvier 2018, il annonce l'abandon définitif du projet, invoquant notamment le fait que « Notre-Dame-des-Landes, aujourd'hui, c'est l'aéroport de la division »⁵. Décision responsable pour les uns, reddition pour les autres, cet épisode donne néanmoins le ton de ce qui attend désormais les nouveaux projets de développement aéroportuaire et leur condition d'arbitrage, dans une période

⁴ *La Tribune*, 29 janvier 2015, « Aéroports de Paris veut faire de Roissy le leader européen en 2020 ».

⁵ Déclaration du Premier ministre, le 17 janvier 2018.

où les contestations citoyennes et politiques se durcissent considérablement. C'est donc dans ce climat tendu que les investissements programmés pour Paris-CDG sont lancés.

Le terminal 4 – un projet ambitieux, sans grands alliés

Conçu à l'origine pour accueillir jusqu'à 10 millions de passagers annuels, Paris-CDG en a accueilli 76 millions en 2019, année où il enregistre son record de voyageurs. En quelques décennies, la plate-forme a donc multiplié par presque 8 sa fréquentation. Cette croissance s'est faite au prix de plusieurs phases d'extension conduites au gré des prévisions du trafic aérien mondial et des aménagements nécessaires pour la construction du *hub* et de son bon fonctionnement. En matière d'investissements aéroportuaires, les spécialistes ont l'habitude de distinguer les aménagements réalisés du côté « piste » et ceux du côté « ville » (aérogares, parkings, accès, etc). Dans le cas des premiers, l'enjeu est d'augmenter les capacités aéroportuaires en jouant sur la construction de nouvelles pistes ou bien sur leur allongement. L'intérêt est de pouvoir assurer plus de mouvements d'avion ou bien d'accueillir des appareils plus gros. Les aménagements liés au second visent généralement l'amélioration des capacités d'accueil et le confort des aérogares, l'augmentation des surfaces commerciales et l'optimisation de la circulation des voyageurs à l'intérieur et à l'extérieur des terminaux.

Pour ce qui est de Paris-CDG, le dernier grand investissement du côté piste a eu lieu à la fin des années 1990 lorsque le ministre des Transports de l'époque – Jean-Claude Gayssot – donne son accord pour le doublement des pistes de l'aéroport, qui passent alors de deux à quatre, avec la promesse que le trafic ne dépassera pas les 55 millions de passagers. A cette époque-là, le débat porte surtout sur la création d'un troisième aéroport parisien. Mais le choix de doubler les pistes de Paris-CDG, les tergiversations sur son futur emplacement ainsi que le changement de majorité en 2002 finiront par avoir raison d'un équipement mort-né [Subra, 2004] ; sans cette nouvelle plate-forme, la position de Paris-CDG sort renforcée.

Du côté ville, l'augmentation des capacités d'accueil des voyageurs s'est faite de façon progressive, par le rajout de terminaux et satellites au fur et à mesure que le *hub* prenait du volume et demandait des aménagements supplémentaires. Le dernier grand chantier remonte à 2012 avec l'inauguration d'un satellite (S4) au terminal 2E prévu pour faire transiter jusqu'à 8 millions de voyageurs supplémentaires.

Le projet de T4, « un nouvel Orly »

La hausse du trafic mondial de passagers aériens dans la décennie 2010 n'a pas d'équivalent dans l'histoire aérienne. Pour donner un ordre de grandeur, les compagnies aériennes ont transporté plus d'un milliard de passagers supplémentaires en l'espace de six ans seulement, entre 2010 et 2016. Il leur avait fallu dix ans pour réaliser un tel gain dans la période précédente (2000-2010) et dix-sept ans dans celle lui précédant (1983-2000). Avec de telles perspectives de croissance, qui s'expliquent notamment par l'augmentation en flèche des déplacements internationaux et intercontinentaux, les *hubs*, en particulier, sont en première ligne pour capter cette nouvelle clientèle aérienne. Pour les responsables aéroportuaires, le contexte est donc favorable pour se lancer dans de nouveaux investissements et c'est d'autant plus vrai dans le cas de Paris-CDG que

la plate-forme fait face à deux défis majeurs. Le premier concerne la capacité maximale de ses aérogares actuelles, estimée à 80 millions de passagers par les dirigeants du groupe ADP, qui n'est plus très loin d'être atteinte surtout si la croissance se poursuit à ce rythme-là. Le second touche à son image dégradée auprès des voyageurs aériens ; les classements internationaux réalisés au sujet de la qualité de service et d'accueil des grands aéroports rangent Paris-CDG dans les profondeurs⁶.

Le projet de modernisation et d'agrandissement de la plate-forme est dans les plans de l'exploitant depuis un certain temps déjà lorsque son patron en fait l'annonce officielle en ouverture du Paris Air Forum, en juin 2017. Le projet en question n'a cependant plus rien à voir avec les extensions précédentes puisque la construction de ce nouveau terminal, appelé terminal 4, est programmé pour accueillir jusqu'à 40 millions de passagers supplémentaires à l'horizon 2037. Autrement dit, l'ambition est d'accroître de 50 % les capacités d'accueil de la plate-forme actuelle. Au fur et à mesure des déclarations, le monde économique et politique prend petit à petit conscience de l'investissement colossal qui est en jeu, tandis que le terminal 4 est présenté en février 2018, comme « l'équivalent d'un nouvel Orly »⁷.

L'argument de la compétitivité du territoire

En plus de répondre au risque de saturation des aérogares actuelles, le discours tenu justifie l'investissement par la nécessité de maintenir Paris-CDG dans la course que se livrent les grands *hubs* européens pour capter le trafic intercontinental⁸. L'argument a de quoi séduire le politique dans une période où il a fait de la compétitivité des territoires un de ses chevaux de bataille et où la dimension stratégique du secteur aérien est encore solidement ancrée dans l'esprit des responsables politiques. Avec ce projet de nouvel aérogare, Londres-Heathrow est clairement dans le viseur. Il permettrait à Paris-CDG de mieux exploiter l'avantage du nombre de pistes (4 contre 2) qu'il dispose sur le *hub* londonien, mais aussi sur celui de Francfort. La plate-forme parisienne serait également mieux armée pour faire face aux nouveaux compétiteurs venus de l'Est pour capter le très lucratif marché asiatique, en plein développement ; le lancement du projet de terminal 4 intervient au moment même où Istanbul s'apprête à inaugurer son tout nouvel aéroport aux capacités largement supérieures à celle de Paris-CDG. Une bonne partie de la croissance du trafic à destination de l'Asie passe aussi désormais par les *hubs* du golfe persique, Dubaï en tête, aux installations beaucoup plus modernes⁹. Et dans leur cas, l'avantage de localisation souvent avancé pour expliquer le détournement des trafics dans leur direction ne peut pas tout expliquer [Lebel, 2020].

Comme pour anticiper les oppositions à venir, le futur terminal 4 est alors présenté comme la dernière phase d'agrandissement de l'aéroport et les prévisions du groupe ADP estiment que l'investissement devrait pouvoir répondre à la croissance du trafic aérien jusqu'en 2050.

⁶ Le plus connu, Skytrax, classe Paris-CDG 48^e en 2015 et 33^e en 2016.

⁷ *La Tribune*, 5 mars 2018, « ADP prépare le terminal 4, la dernière grande aérogare de Roissy ».

⁸ Voir l'entretien d'Augustin de Romanet dans *La Tribune*, 2 mars 2017, « La compétitivité tarifaire d'ADP est meilleure que celles de nos concurrents Francfort et Heathrow ».

⁹ Entretien d'Augustin de Romanet « Nous sommes au début de l'ère des aéroports », *Le Figaro*, 16 janvier 2016.

2018-2020 L'organisation de la contestation à la veille de la crise sanitaire

La dimension du projet met toutes les forces politiques, associatives et économiques en alerte et ceci d'autant plus que les études de conception vont bon train et que les premières options d'aménagement qui circulent créent déjà un premier groupe de mécontents au sein même d'acteurs favorables au projet, les compagnies aériennes. En octobre 2018, les syndicats de compagnies aériennes dénoncent publiquement le projet qui a les faveurs du groupe ADP, en l'accusant de présenter plusieurs inconvénients opérationnels et d'être plus favorable à la circulation des passagers qu'à celle des avions.

L'autre grand enjeu pour le groupe ADP est de faire accepter la construction du T4 localement dans un environnement politique et territorial complexe. On peut déjà rappeler qu'au fur et à mesure de ses extensions, l'aéroport a grignoté du terrain et que son emprise s'étale désormais sur six communes¹⁰, trois départements¹¹ et deux communautés d'agglomération, Roissy-Pays de France et Paris Terres d'envol. Difficile de faire mieux en termes de fragmentation institutionnelle ! D'un point de vue démographique, le territoire couvert ne s'est pas dépeuplé, au contraire ; la périurbanisation l'a aussi rattrapé. Compte-tenu de l'enjeu, le groupe ADP fait le choix d'engager une concertation territoriale inédite sous la supervision de la Commission nationale du débat public (CNPD) ; la démarche concerne 480 communes et va durer trois mois durant lesquels sont organisés des réunions publiques, des ateliers et des cafés participatifs. A l'issue de la consultation, les plans restent inchangés ; en contrepartie, le groupe ADP s'engage à faire respecter une série de mesures destinées à maîtriser les nuisances sonores, limiter l'impact sur le climat et l'environnement et à être actif dans la formation et l'insertion professionnelle des populations locales.

Au plan local, cette décision suscite des avis partagés entre les élus qui réfléchissent d'abord aux contreparties économiques et en emplois du projet et ceux qui se retrouvent à la tête de territoires plus directement exposés aux nuisances et aux bruits. Cette opposition, assez classique, a tendance à territorialiser le conflit et à dépasser les clivages politiques habituels. Ainsi le nouveau terminal, programmé sur la partie seine-et-marnaise de l'aéroport, reçoit le soutien du conseil départemental de Seine-et-Marne (LR), lequel signe, quelques mois plus tard, une convention de partenariat avec le groupe Aéroports de Paris pour favoriser le développement de l'emploi et de la formation dans cette partie-là du territoire francilien. Alors qu'il est dirigé par la même famille politique (LR), le conseil départemental du Val d'Oise, de son côté, adopte une approche différente et vote à l'unanimité un avis défavorable au projet d'extension, mais qui s'explique. Le régime des vents fait que les routes d'approche de l'aéroport, avant atterrissage et après décollage, sont situées majoritairement à l'ouest, et donc au-dessus du territoire du Val-d'Oise.

Du côté associatif, l'opposition se structure autour d'associations de riverains historiquement engagées dans la lutte contre les nuisances aériennes (comme l'ADVOCNAR), auxquelles s'agrègent des associations de défense de l'environnement, des collectifs soutenant l'agriculture

¹⁰ Roissy-en-France et Épiiais-lès-Louvres (95), Tremblay-en-France (93) et le Mesnil-Amelot, Mauregard et Mitry-Mory (77).

¹¹ Val d'Oise (95), Seine-Saint-Denis (93) et Seine-et-Marne (77).

locale. Un mois avant le premier confinement, leur mobilisation prend une action encore plus concrète lorsqu'une quinzaine d'entre elles décide de déposer un recours demandant l'annulation du schéma de cohérence territoriale de la communauté d'agglomération Roissy-Pays de France qui pose comme acquis l'extension. Il faut dire que l'abandon, au même moment, du projet de l'immense zone commerciale et de loisir Europacity, non loin de l'aéroport, donne des motifs d'espoir aux opposants.

La contestation gagne du terrain ailleurs en Île-de-France, y compris dans des zones *a priori* moins concernées par les nuisances liées au projet. En janvier 2020, 67 élus de toutes tendances politiques – maires et présidents de collectivités dont la maire de Paris, Anne Hidalgo – se prononcent contre le projet d'extension et en appellent au président de la République pour trancher la question. Dans la foulée et sous l'impulsion d'élus d'Epinay-sur-Seine, une association, le Collectif d'élus.e.s pour le climat et contre le T4 (CECCT4), voit le jour et réunit treize collectivités du nord de Paris. De son côté, la Métropole du Grand Paris, qui élabore son premier plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE), demande à ce que le projet fasse l'objet d'une « évaluation d'impact sur la santé » (EIS) et propose, dans le même temps, la mise en place d'un couvre-feu à Paris-CDG¹².

Ainsi, la crise sanitaire n'est pas encore là que le projet de terminal 4 apparaît, en définitive, assez faiblement soutenu politiquement ; l'argument économique et les milliers d'emplois supplémentaires promis ne séduisent qu'à moitié et sont accueillis avec scepticisme dans le territoire. Les gains de productivité réalisés par les acteurs du transport aérien durant la décennie n'ont pas fait progresser l'emploi à la mesure de ce que la croissance du trafic aurait pu le laisser entendre. D'autres voix émettent des réserves sur les bénéfices pour le territoire en objectant le fait que le Terminal 4 va surtout servir pour l'accueil de passagers en correspondance et « à faire des escales ». Autrement dit, les recettes commerciales vont rester à l'intérieur de l'aérogare et les territoires autour ne récolteront que des miettes.

Tout cela étant dit, le rapport de force reste à l'avantage du groupe ADP pour au moins trois raisons. Dans la mesure où l'extension ne prévoit pas le rajout de nouvelle piste, où le projet demeure à l'intérieur du périmètre actuel de l'aéroport et où l'exploitant a la totale maîtrise de son foncier, ce dernier a donc *a priori* les mains libres pour réaliser l'investissement. Le seul rempart possible à son exécution pourrait provenir de l'Etat, son actionnaire majoritaire, qui jusque-là est demeuré discret.

Le CDG Express et les JO 2024, un destin lié ?

En plus de la construction du terminal 4, l'autre priorité des responsables aéroportuaires est la construction d'une liaison ferroviaire rapide entre l'aéroport et la capitale. En réalité, ce projet existe depuis plus de 20 ans, années durant lesquelles il s'est retrouvé au centre de jeux d'acteurs et de rapports de force complexes [Subra, 2008]. On aurait certainement besoin de plusieurs articles s'il fallait en décortiquer tous les ressorts.

¹² Très concrètement, cela implique l'interdiction des vols, sauf urgence, entre 23h30 et 6h du matin, un créneau principalement utilisé par le fret pour faire voler ses avions.

Le projet de CDG express refait véritablement surface avec l'arrivée au pouvoir du PDG actuel du groupe ADP, qui en fait un dossier prioritaire. Les accès vers le premier aéroport du pays sont régulièrement montrés du doigt à la fois pour son réseau routier encombré quand il n'est pas saturé (autoroute A1/A3) et pour la qualité de service de sa liaison ferroviaire (RER B). Ils remettent au cœur du débat le sujet de la connexion ville-aéroport qu'aménageurs et pouvoirs publics échouent à faire avancer depuis longtemps.

Du point de vue des responsables aéroportuaires, les ressorts employés pour défendre cet investissement sont à peu près les mêmes que ceux employés pour justifier les projets d'extension. Etant donné la très forte croissance du nombre de voyageurs aériens dans le monde et compte-tenu de la bataille que se livrent les *hubs* pour la capter, aucun aspect de ce qui rend plus agréable la vie des voyageurs ne doit être négligé. Dans ce cadre-là, la connexion rapide entre la plate-forme et sa ville-centre fait partie des pièces maîtresses de la compétitivité aéroportuaire, et par conséquent, du territoire desservi, comme le laisse entendre Augustin de Romanet en 2014.

« Dans un contexte de forte concurrence avec les *hubs* du monde entier, les Chinois ou les Sud-Américains ne doivent plus penser que transiter par Paris est un enfer. Orly et Roissy doivent être reliés le mieux possible à la capitale pour donner envie aux voyageurs de venir »¹³

Ainsi, les discours suivent une dialectique qui consiste assez systématiquement à lier l'avenir de la destination à celle de son aéroport, l'attractivité du territoire à celle de ses infrastructures, sans en apporter toujours des preuves formelles. Le lobbying des responsables d'ADP se heurtent néanmoins à un problème de *timing* : les énergies et les financements publics sont tous tournés vers un autre grand chantier de transport, celui du Grand Paris Express, qui prévoit par ailleurs la desserte de la plate-forme grâce à la ligne 17... à l'horizon 2030. Trop loin et trop incertain, pour les dirigeants aéroportuaires, qui finissent par faire entendre leur point de vue au nouveau secrétaire d'Etat aux Transports, Frédéric Cuvillier, qui remet en selle le projet de CDG Express dès 2013. Si le financement de l'opération est encore incertain, il semble acquis qu'il sera privé et que ses deux principaux promoteurs, Aéroports de Paris et Réseau ferré de France (RFF), en seront les piliers.

Le CDG express : l'arme secrète pour décrocher les JO 2024 ou bien prétexte à sa construction ?

La relance du chantier de CDG express va vivre un sérieux coup d'accélérateur à la faveur d'un évènement, le dépôt de la candidature de Paris à l'accueil des Jeux Olympiques d'été de 2024. Les responsables politiques souhaitent en faire un atout dans le dossier.

A partir de 2016, la mobilisation politique semble totale ; la priorité du gouvernement est d'apporter des garanties sur le financement de l'opération, estimé à 1,7 milliard d'euros, avant le vote pour la désignation de la ville hôte des JO 2024, en septembre 2017. Le temps presse d'autant plus que l'élection présidentielle de mai 2017 se profile et que le chantier ne peut pas se permettre d'être retardé pour que l'hypothèse d'une mise en service en 2023 reste crédible. Le projet est déclaré d'utilité publique en mars 2017 et la société gestionnaire de l'infrastructure désignée à

¹³ *La Tribune*, 30 juin 2014, « Grand Paris, CDG Express : derniers espoirs pour relancer l'attractivité française ».

peu près au même moment. Le cofinancement de la construction associe finalement trois partenaires, le groupe ADP, SNCF Réseau (ex RFF) et la Caisse des Dépôts.

L'arrivée au pouvoir d'Emmanuel Macron et la désignation de Paris comme ville hôte des Jeux Olympiques 2024 confortent le projet. L'Etat fait une nouvelle concession au gestionnaire d'infrastructure en lui accordant, en octobre 2018, un prêt du montant total des travaux (1,7 milliard d'euros). Il ne manque alors plus qu'à désigner l'exploitant pour réaliser en l'espace de trois ans une opération qui n'avait pas réussi à aboutir au cours des vingt années précédentes. C'est chose faite à la fin de l'année 2018 quand l'Etat attribue l'exploitation à un groupement composé de Keolis (filiale de la SNCF) et RATP Dev (filiale de la RATP). Dans la foulée, la ministre des Transports, Elisabeth Borne, signe le contrat de concession avec le gestionnaire de l'infrastructure, qui acte définitivement la réalisation de la liaison.

Tout laisse à penser que la politique d'accueil des grands événements internationaux, souhaitée par le gouvernement de l'époque, a constitué le facteur déterminant de la construction du Paris CDG Express. La rapidité avec laquelle le dossier a été conduit à partir du dépôt de la candidature de Paris à l'accueil des JO 2024, milite pour cette hypothèse. Cela étant, rien n'empêche de penser aussi que l'argument olympique et le moment de communion voulu autour de l'organisation de cette manifestation ont pu servir de prétexte à la réalisation d'un projet vieux de 25 ans, destiné à satisfaire des responsables aéroportuaires au nom de la compétitivité de leur plate-forme et de l'attractivité du territoire.

Un train pas comme les autres

Si le projet de CDG Express ne s'est pas réalisé avant, ce n'est pas simplement dû aux désaccords liés à son financement et à son tracé ou bien aux conflits entre ses promoteurs, mais bien en raison du fait qu'il ne s'agit pas d'un train comme les autres. La liaison ferroviaire express a toujours été pensée pour rapprocher l'aéroport de la ville et pour s'adresser en priorité aux voyageurs aériens désireux de limiter leurs contraintes de transport et capables d'y mettre le prix. Le principe même de cette liaison est de la rendre exclusive aux usagers de l'aéroport et d'améliorer la sécurité et le confort de leur déplacement ; elle n'est pas omnibus, ne dessert que deux points – Gare de l'Est et l'aéroport –, et si on ajoute à cela son tarif prohibitif (24 €), elle n'a donc pas vocation à satisfaire les besoins de déplacement quotidiens des populations locales et régionales.

C'est sur cette ligne-là et son caractère élitiste que le projet a toujours rencontré une profonde méfiance parmi les élus locaux et que va se cristalliser à nouveau la contestation. Tandis que le projet se précise et semble, cette fois-ci, sur les bons rails, les élus locaux du nord de Paris en particulier redoutent que ce chantier ne vienne perturber davantage un axe de transport, le RER B, où les dysfonctionnements sont déjà fréquents. Des rapports alertent sur le risque que fait peser la construction du CDG Express sur la qualité de service d'autres lignes de transport au nord de Paris, qui de leur côté, auraient besoin de moyens supplémentaires pour être rénovées. Car les travaux du CDG Express n'ont pas encore démarré qu'ils sont déjà engagés dans une course contre-la-montre pour respecter le calendrier olympique et tenir le cap d'une mise en service au 1^{er} janvier 2024. Pour cela, des coupures de circulation sur les réseaux existants sont déjà envisagés.

Les associations d'usagers se font de plus en plus entendre et mettent la pression sur les responsables politiques locaux et régionaux. Il faut admettre que les 900 000 usagers quotidiens du RER B, d'un point de vue électoral, pèsent bien plus que les 20 000 voyageurs quotidiens du futur CDG Express qui, pour une majorité d'entre eux, ne seront sans doute jamais électeurs. En janvier 2019, la contestation politique prend de l'ampleur et s'attaque à l'idée même « d'un train des riches » ; une centaine d'élus, majoritairement de gauche et écologistes, demandent l'abandon du projet. De son côté, Valérie Pécresse, la présidente de Région, également présidente de l'autorité organisatrice des transports (Île-de-France Mobilités) et qui n'a jamais caché son soutien au projet, finit par demander une suspension des travaux, sans plus de garanties sur leur impact pour les transports du quotidien. En mai 2019, l'Etat se prononce à son tour pour un report de la livraison du CDG Express et se résout à l'idée que le train ne soit pas à quai pour les JO 2024.

La privatisation du groupe ADP : l'Etat seul et contre tous !

Comme les projets d'aménagement précédents le rappellent, l'avenir de Paris-CDG est intimement lié à la stratégie de son gestionnaire. Cela étant, et d'un point de vue contractuel, elle ne peut se déployer sans l'approbation de son actionnaire majoritaire, l'Etat. L'intégration de la plate-forme dans le paysage métropolitain et ses choix de développement demeurent par conséquent le résultat de décisions prises dans l'intérêt d'une société où l'Etat s'assure encore du respect de ses missions de service public. Il faut se souvenir qu'au moment de la création de la société aéroportuaire, en 2005, toutes les précautions législatives avaient été prises pour que l'Etat demeure majoritaire dans le capital d'Aéroports de Paris au nom de la souveraineté nationale et de l'intérêt supérieur de la nation dans un secteur, l'aérien, que le politique a toujours considéré comme stratégique.

La transformation d'Aéroports de Paris et la perspective d'un pactole pour l'Etat

Depuis cette époque, pourtant pas si lointaine, Aéroports de Paris s'est transformé en profondeur. L'entreprise a changé d'identité en 2016 pour devenir le groupe ADP et se présente désormais comme une marque mondiale, de l'aveu même de son patron¹⁴. Elle ne se contente plus d'assurer la gestion d'aéroports et a diversifié son portefeuille d'activités en développant notamment son savoir-faire en matière d'ingénierie. Et surtout, elle s'est fortement internationalisée en entrant dans le capital de plusieurs sociétés aéroportuaires étrangères (comme l'indien GMR en 2020 ou bien le turc TAV en 2012) et en gérant l'exploitation de plusieurs aéroports dans le monde, en plus des aéroports parisiens.

A la fin de la décennie 2010, l'Etat se retrouve donc actionnaire majoritaire d'une entreprise qui, en l'espace d'une décennie, a totalement changé de dimension ; elle est devenue le leader mondial des sociétés gestionnaires d'aéroports, la majorité de son activité provient d'investissements réalisés à l'étranger et la valeur boursière des parts détenues par l'Etat approche les 9 milliards d'Euros, à la veille de la crise sanitaire. En cas de cession de ses parts, l'opération financière promet donc d'être très rentable pour l'Etat. D'autant plus que les premières expériences de privatisations totales ou partielles d'aéroports d'Etat, démarré au milieu des années 2010 sous

¹⁴ Entretien d'Augustin de Romanet accordé au journal *Le Parisien*, 19 janvier 2015, « Aéroports de Paris veut devenir une marque mondiale ».

l'impulsion d'Emmanuel Macron, alors ministre de l'Economie, confirment la valeur des actifs aéroportuaires. Après l'aéroport de Toulouse, cédé à un fonds d'investissements chinois, c'est au tour de Nice, 3^e plate-forme française par son trafic, et de Lyon de voir l'Etat se séparer de ses parts. L'opération s'avère lucrative puisqu'il empoche près de 1,8 milliard d'euros à l'occasion de ces deux dernières ventes.

En 2017, l'arrivée au pouvoir de l'actuel Président enclenche un nouveau mouvement de privatisation qui, cette fois-ci, engage sa participation au capital du groupe ADP. Mais pour cela, il lui faut changer la loi ; c'est chose faite avec le projet de loi Pacte (Plan d'Action pour la Croissance et la Transformation des Entreprises) dont les dispositions et le vote définitif à l'Assemblée nationale, en avril 2019, ouvrent la porte à la privatisation du groupe ADP.

Le sujet est évidemment très polémique mais il reste que la métamorphose d'une entreprise comme le groupe ADP peut donner des arguments à une réflexion plus approfondie sur les missions et le rôle de l'Etat. Est-il à sa place en étant à la tête d'une multinationale de l'exploitation aérienne ? L'Etat peut-il encourager la croissance d'une société dont le métier est de faire décoller et atterrir les avions quand il doit, en parallèle, engager le pays dans la transition écologique ? Mais dans le même temps, peut-il prendre le risque de confier à des intérêts extérieurs des infrastructures qui, quinze ans plus tôt, étaient encore élevées au statut de « bien commun » ? C'est la réponse à cette dernière question qui va se trouver au cœur des débats et faire se coaliser toutes les forces politiques du pays contre le projet.

Une union politique inédite contre la privatisation du groupe ADP

L'opposition au projet de privatisation du groupe ADP présente une forme quasi-inédite jusque-là. La fronde ne vient pas seulement des élus locaux, à la tête de territoires proches des plates-formes parisiennes, ou bien des syndicats de personnels, inquiets de savoir le sort qui sera réservé à l'emploi ; elle met en scène tout l'échiquier politique national et fait s'unir députés et sénateurs de gauche comme de droite dans une croisade contre le projet. Les motifs d'opposition sont multiples : ils expriment des craintes pour la souveraineté nationale et pour l'aménagement du territoire, et ont le souvenir de l'expérience, peu convaincante pour les budgets publics et les usagers, de la cession du réseau d'autoroutes, en 2006. Les mots employés en disent long sur ce qui est en jeu avec la constitution de ce front commun :

« On peut se retrouver quand des compromis républicains ou des intérêts supérieurs de la nation sont mis en cause »¹⁵

Les opposants au projet ne se contentent pas seulement de la publication de tribunes dans les médias ; ils vont aussi s'engager dans une démarche de contestation inédite avec le déclenchement d'un référendum d'initiative partagée. Ce dispositif inscrit dans la constitution prévoit la possibilité de recourir à un référendum à condition que soit respectée deux règles : la proposition doit être soutenue par 185 parlementaires au moins, et elle doit ensuite avoir la signature de 10% du corps électoral (soit 4,7 millions d'électeurs) dans les neuf mois qui suivent. Un premier pas est franchi avec l'accord de 248 députés et sénateurs représentant une dizaine de groupes parlementaires ; la seconde étape se déroule à partir du mois de juin 2019 avec la mise en ligne

¹⁵ Déclaration de Boris Vallaud, député PS, pour expliquer l'union des forces politiques contre le projet.

d'un site destiné à recueillir les signatures du corps électoral. Mais à la veille de la crise sanitaire, le compte est loin d'être atteint puisque la proposition a recueilli à peine plus d'un million de signataires.

En parallèle de cette action, d'autres initiatives politiques voient le jour pour contrer les plans du gouvernement. Au plan régional, la mobilisation la plus active provient des départements¹⁶. Sept d'entre eux travaillent à l'élaboration d'un montage financier qui leur permettrait d'acquérir, avec l'aide d'un fonds d'investissement européen (Ardian), 30 % des parts de la future société aéroportuaire. Parmi les responsables départementaux, le discours est identique à celui entendu au niveau national et justifient l'initiative au nom de l'intérêt général et d'une volonté de maîtrise du foncier, des enjeux écologiques et économiques des territoires.

Malgré cette vague d'opposition, l'Etat ne renonce pas et considère que la puissance publique n'a plus la vocation à être gestionnaire d'infrastructures aéroportuaires, y compris de celles qui, il y a peu encore, avait valeur d'équipement d'intérêt général.

Un nouvel horizon pour Paris-CDG avec la crise du Covid-19 ?

Lorsqu'en mars 2020, la pandémie de Covid-19 frappe l'ensemble de la planète, nul besoin d'être expert pour deviner que le transport aérien va faire partie des secteurs les plus durement touchés. Les restrictions de circulation décidées au plan national ainsi que la fermeture des frontières font s'effondrer toute l'activité d'un secteur dont la croissance a été essentiellement portée par les déplacements internationaux au cours des dernières décennies. La chute est d'autant plus spectaculaire que l'année 2019 représente un pic historique pour le transport aérien mondial.

Des ambitions abandonnées ou repoussées ?

Deux des trois ambitions programmées pour l'aéroport de Paris-CDG sont freinées suivant un calendrier qui laisse à penser que la crise sanitaire a agi comme un détonateur. La première des trois ambitions à être momentanément écartée est celle de la privatisation de son gestionnaire. Une semaine avant l'entrée en vigueur du premier confinement et alors que le trafic aérien en direction de l'Asie est déjà à l'arrêt, la porte-parole du gouvernement annonce que le processus de privatisation est interrompu. Les explications semblent aller de soi ; le titre du groupe ADP a perdu 30% de sa valeur et l'Etat n'a donc plus aucun intérêt à vendre ses parts. L'opération financière lui serait beaucoup trop coûteuse. A l'été 2020, le ministre de l'Economie annonce mettre en stand-by le projet de privatisation et indique ne pas prévoir de vente avant 2022. Depuis ce moment-là, le gouvernement n'a donné aucun signal d'une quelconque relance de cette ambition.

Un autre projet, celui de la construction du terminal 4, semble également compromis avec l'effondrement du trafic aérien. Il faut se souvenir que les premiers scénarios de sortie de crise sont plutôt alarmistes pour le secteur du transport aérien et qu'ils dépendent fortement de ce que la médecine d'un côté, les autorités sanitaires et étatiques de l'autre, pourront permettre de faire [Carrard et Terral, 2020]. Dans tous les cas, le risque de saturation des aéroports parisiens semble

¹⁶ Hauts-de-Seine, Yvelines, Val d'Oise, Essonne, Seine-et-Marne et Val-de-Marne.

écarté pendant quelques temps. Jusque-là resté discret dans ce dossier, l'Etat prend la parole par l'intermédiaire de son ministre délégué aux Transports, Jean-Baptiste Djebbari. En juillet 2020, celui-ci émet de sérieuses réserves sur la taille du nouveau terminal et demande à ce que le projet soit revu en profondeur. Son intervention fait suite à l'avis rendu par l'Autorité environnementale (Ae) qui reproche au projet d'extension de ne pas suffisamment tenir compte des nuisances pour les populations et des risques pour l'environnement. Dans la foulée, la présidente de la région Ile-de-France signe une tribune pour demander l'abandon du projet. Le coup d'arrêt final est donné en février 2021 par la ministre de la Transition Ecologique, Barbara Pompili, pour des raisons qui laissent entendre que le motif écologique est passé devant celui de la crise sanitaire et des mutations probables du secteur¹⁷.

En définitive, le seul des trois projets à avoir survécu à la crise sanitaire est celui du CDG express, malgré des délais de livraison qui se sont allongés et les recours en justice d'élus locaux pour stopper son avancement. Il y a certainement plusieurs raisons à cela. La première et probablement la plus déterminante est que le chantier était déjà amorcé avant la crise, contrairement aux deux autres. La seconde pourrait provenir de la nature privée de l'investissement et du fait qu'il n'a donc pas à faire face à des arbitrages publics. Enfin, même si ça reste « le train des riches », ça reste un train. Autrement dit, un mode de transport à privilégier dans une période où plus personne n'ignore la nécessité de décarboner le secteur des transports.

Réécrire l'histoire

En histoire, se pose très souvent la question de savoir si les choses et l'avenir auraient pu s'écrire autrement sans la survenue de certains événements. L'exercice est évidemment périlleux à réaliser mais tentant à faire dans le cas de l'aéroport de Paris-CDG alors qu'il semblait entamer un nouveau chapitre de son histoire. Sans la crise sanitaire, serait-on aujourd'hui en train de voir sortir de terre le terminal 4 ? Sans la crise sanitaire, Vinci à qui on promettait la vente d'ADP, serait-il devenu le nouveau gestionnaire du premier aéroport du pays, lui qui en contrôle déjà une cinquantaine dans le monde ? Plus importante que la réponse à ces deux questions, il faut peut-être se demander si la crise sanitaire n'a pas été le « bon prétexte » pour mettre sur la touche deux projets très controversés et politiquement explosifs.

On pourrait penser que le premier, la réalisation d'un nouveau terminal pouvant accueillir jusqu'à 40 millions de passagers, s'est heurté au mur de l'impératif écologique et sanitaire. Difficile de faire croire qu'un tel chiffre serait atteint sans une augmentation très significative des mouvements d'avion avec toutes les conséquences qu'on connaît mieux désormais sur l'environnement, la qualité de l'air et la santé des populations riveraines¹⁸. On pourrait aussi se dire qu'en pleine période de reflux du trafic aérien, cette décision ne faisait pas prendre un grand risque économique à l'exploitant ; et du côté du gouvernement, l'occasion était belle d'affirmer son autorité sur les questions de transition à tous ceux qui l'accusaient de mettre en place une loi Climat et résilience très peu ambitieuse en matière aérienne.

¹⁷ « C'est un projet obsolète, qui ne correspondait plus à la politique environnementale du gouvernement ».

¹⁸ *Le Monde*, 9 décembre 2022, « Plus de cent professionnels de santé alertent sur le bruit aérien : c'est l'espérance de vie qui est menacée ».

Si le recul sur la privatisation est d'abord le geste d'un comptable éclairé, il reste à savoir pourquoi le sujet n'est pas revenu dans le débat depuis. Est-ce simplement une question de temps et parce que le gouvernement attend du groupe ADP qu'il retrouve sa valeur boursière d'avant Covid ? Ou bien est-ce parce que les aéroports parisiens ont fait la preuve de leur mission d'intérêt général pendant la crise du Covid, en offrant des solutions de transport rapide pour le matériel médical (masques notamment) et en assurant la continuité territoriale ?

Conclusion

Les aéroports ont toujours été des objets très politiques et cette situation n'est pas prête de changer compte-tenu des enjeux auxquels ils font face et de l'image qu'ils transportent désormais. Il n'y a pas si longtemps encore, le discours dominant dans le pays présentait cet équipement comme une pièce importante de l'aménagement du territoire national et de la dynamique économique du territoire desservi. La communication du groupe ADP à propos des aéroports parisiens, du moins jusqu'à la crise sanitaire, est tout à fait exemplaire de cette ligne directrice. Les déclarations de ses responsables ont toujours laissé penser que les ambitions de la capitale et celles de ses aéroports se confondaient et que les premières ne pouvaient se passer des secondes¹⁹. Ce type de raisonnement renvoie à un débat vieux de 30 ans sur les effets structurants du transport où toute la question demeure de savoir qui de l'infrastructure ou bien du territoire entraîne l'autre dans son développement [Offner, 1993]. S'il va de soi que les touristes internationaux atterrissent à Paris grâce à la présence d'un aéroport, on peut néanmoins poser l'hypothèse qu'ils viennent plutôt pour la destination que pour visiter son aéroport. La connectivité de la capitale est un atout, mais elle ne peut expliquer à elle seule que Paris soit devenue une des premières villes de congrès au monde et une des plus visitées.

Même un aéroport comme Paris-CDG, aussi stratégique soit-il pour Paris et le pays, doit désormais répondre à l'obligation d'intégrer dans son développement d'autres objectifs que la course au trafic aérien. Le risque, sinon, est de voir l'aéroport, avec ses fonctions métropolitaines indéniables, tourner le dos à ses territoires et de voir se multiplier les conflits. La crise sanitaire, en imposant une pause aérienne, a remis au centre du débat l'effet des nuisances aériennes sur les populations riveraines, elles qui s'étaient habituées à vivre sans presque plus d'avions au-dessus de leur tête. Depuis, la remontée du trafic à un niveau proche de celui de 2019 et la publication du nouveau Plan de prévention des bruits dans l'environnement (PPBE) à Paris-CDG²⁰ remobilisent à nouveau les collectifs d'élus et de citoyens. Face à l'enjeu climatique, les voix se multiplient pour réclamer du gouvernement un plafonnement des mouvements d'avions à Paris-CDG à l'image de ce que les autorités néerlandaises ont décidé pour l'aéroport d'Amsterdam-Schiphol. Au milieu de tous ces conflits d'acteurs, l'Etat donne l'impression d'avoir toutes les peines du monde à arbitrer alors même que les responsables aéroportuaires ont ouvert une porte²¹.

¹⁹ *Le Journal du Grand Paris*, 17 juin 2018, A. de Romanet : « Paris doit maintenir son rang de 1^{ère} destination touristique mondiale ».

²⁰ Celui-ci se base sur des hypothèses hautes de trafic, avec des prévisions d'augmentation des mouvements d'avions supérieures à 35%.

²¹ *La Tribune*, 20 septembre 2022, « Augustin Romanet, le PDG d'ADP, prône un usage modéré de l'avion ».

Mais une chose semble acquise ; si le changement de trajectoire est incertain à ce stade, il semble pourtant impératif à mettre en œuvre.

Références bibliographiques

CATTAN N. (2004), « Le monde au prisme des réseaux aériens », *Flux*, n°58, 3.

CARRARD M. et TERRAL L., 2020, « Aéroports français et Covid-19 », *Géotransports*, n°14.

LEBEL J. (2020), « Analyse comparative de la localisation géographique des hubs de Paris et Dubaï à travers les flux aériens », *Mappemonde*, n°128.

OFFNER J-M. (1993), « Les effets structurants du transport : mythe politique, mystification scientifique », *L'Espace géographique*, n° 22, 3.

SUBRA P. (2004), « Roissy et le troisième aéroport : réalités économiques et manipulation géopolitique », *Hérodote*, n°114, 3.

SUBRA P. (2008), « Quelle desserte pour les grandes plates-formes aéroportuaires ? L'exemple de Roissy-Charles de Gaulle et du projet du CDG Express », *L'Information géographique*, Vol. 72, n°2.

VARLET J. (2020), « La desserte ferroviaire des aéroports français : des horizons restreints », *Géotransports*, n°14.