

Excursion Roissy

Samedi 12 mars 2011

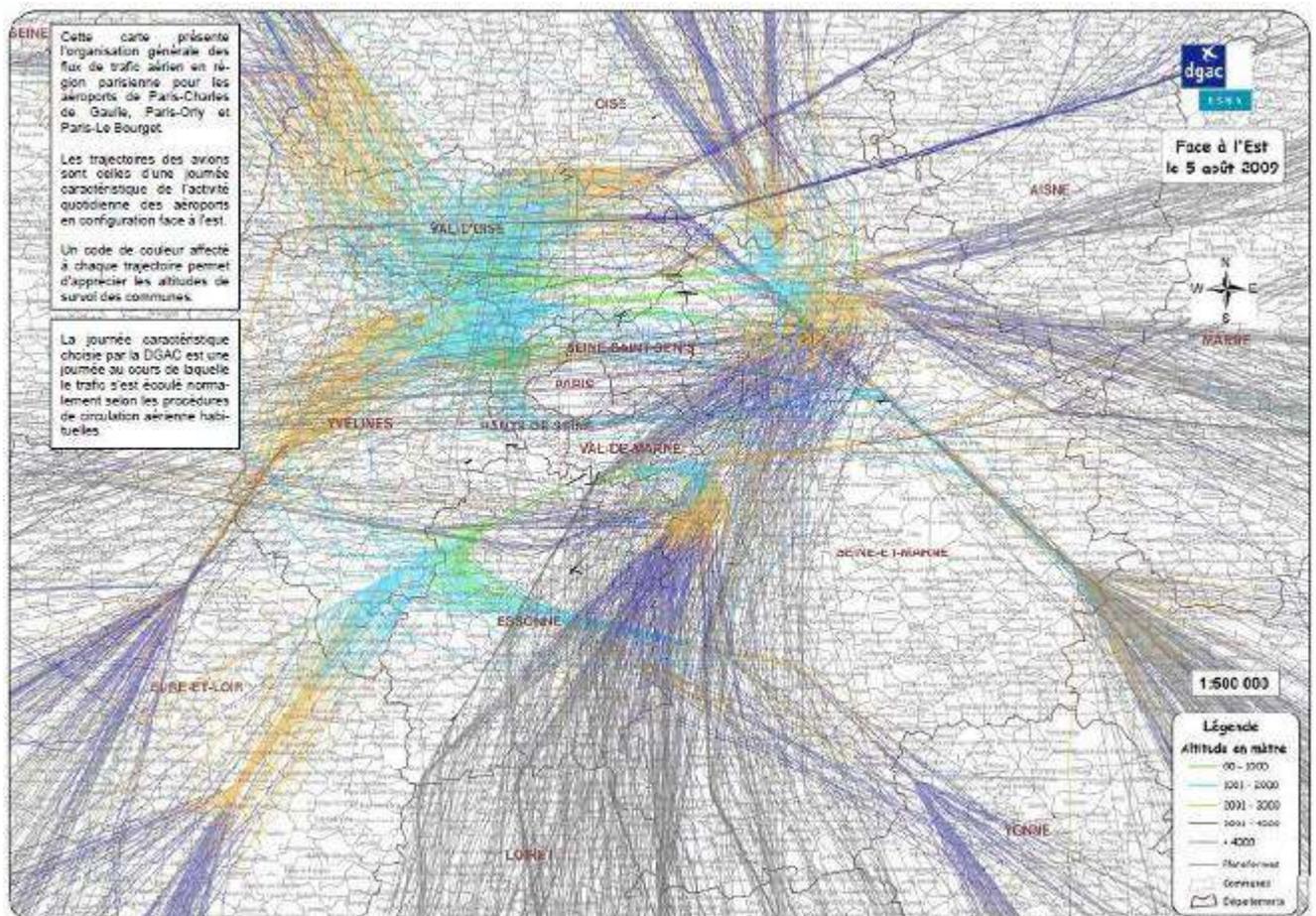


Association des Professeurs d'Histoire et de Géographie

APHG, Régionale de Picardie

« L'AEROPORT DE PARIS-NORD ROISSY »

Analyse géographique d'une plate-forme
aéroportuaire internationale.



Flux de trafic en région parisienne en configuration face à l'est - journée du 5 août 2009.
Source : Aéroports de Paris, enquête publique, 2 011.

Jean-Claude Cavard, ancien enseignant de géographie, PRAG, Université de Picardie Jules Verne (UPJV), Amiens (80).

Christian Laude, professeur certifié d'Histoire-Géographie au collège Louis Bouland à Couloisy (60), président APHG Picardie, membre du conseil national de gestion.

Sommaire.

Page 2 : Présentation et mise en perspective du dossier documentaire.

Page 4 : Lexique et liens internet.

Page 5 : Dossier documentaire.

Page 14 : Paris-Roissy, aéroport international, acteur local et régional.

Page 30 : Bibliographie commentée.

Textes et documents téléchargeables au format PDF sur le site internet APHG Picardie :
<http://picardie.profs.hg.free.fr/presentation11b.htm>

Présentation et mise en perspective du dossier documentaire.

1/ Cartes des surfaces urbanisées en 1945 et en 1994.

Montage de deux documents à partir de cartes IGN effectué par Jean-Claude Cavard pour un colloque du CREPIF. (Centre de Recherches et d'Etudes sur Paris et l'Ile-de-France)

2/ Extrait de la carte au 1/100 000 de 2006.

Les surfaces urbanisées sont en gris.

3/ Présentation générale d'ADP (Aéroports de Paris), de Paris-Charles-de-Gaulle et d'Air-France-KLM

Source : Cahier d'acteurs de novembre 2010. Publication d'ADP.

- ⇒ **L'activité aéroportuaire des trois plates-formes (Paris-Charles-de-Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget) représente environ 120 000 emplois directs, 240 000 indirects, plus de 6% de l'emploi régional, environ 3% du PIB de la région Ile-de-France et plus de 1% du PIB national.**

Les documents 4, 5 et 6 ont été extraits du *Dossier d'enquête publique relatif à un projet de modification permanente de la circulation aérienne des procédures d'approche aux instruments de l'aérodrome de Paris-Charles de Gaulle* lancé en 2011 et réalisé par le Ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, la DGAC : Direction Générale de l'Aviation Civile et la DSNA : Direction des Services de la Navigation Aérienne. PDF consultable sur le site ADVOCNAR (Association de défense Contre les Nuisances Sonores) <http://www.advocnar.fr/>

Cette enquête publique est relative au relèvement de 300 m de l'altitude de survol en palier avant la descente finale. Elle concerne les populations des communes nouvellement survolées en-dessous de 1981 m. Le relèvement de 300 m d'altitude a pour conséquence le survol de nouvelles zones. Cette enquête s'effectue dans le cadre de la mise en œuvre des engagements du Grenelle de l'Environnement concernant le trafic aérien. Cette mesure permettrait de réduire de 3 à 4 db (décibels) les nuisances sonores.

4/ Flux de trafic en région parisienne en configuration face à l'est - journée du 5 août 2009.

5/ Évolution du volume de trafic de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle entre 2002 et 2009.

6/ Nombre moyen de mouvements quotidiens par tranche horaire et sens observés sur l'année 2009 sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle.

7/ Carte des déplacements domicile-travail des salariés d'Air France selon le département de résidence et le lieu d'affectation.

- ⇒ **Environ 15% des salariés travaillant à Paris-Charles-de-Gaulle habitent dans l'Oise.**

Source : Cahier d'acteurs de décembre 2010. Publication d'Air France.

Les documents 8, 9 et 10 ont été extraits du site internet de la CNDP (la Commission Nationale du Débat Public) *Réseau de transport du Grand Paris*. Ce site comporte de

nombreux PDF avec des explications précises et des cartes relatives aux futurs moyens de transport dans le cadre du débat sur le Grand Paris.

<http://www.debatpublic-reseau-grandparis.org/debat/loi-dite-du-grand-paris.html>

8/ Texte relatif au projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie

9/ Schéma prévisionnel du réseau de transport public du Grand Paris.

10/ Schéma de l'intégration de Paris-Charles-de-Gaulle au réseau de transport du Grand Paris.

Le projet de réseau de transport public du Grand Paris :

- ⇒ Mise en service complète en 2023
- ⇒ Environ 40 gares nouvelles et 155 kilomètres de métro automatique en double boucle
- ⇒ Prolongement de la ligne 14 du métro au nord et au sud
- ⇒ 3 liaisons prévues : Charles-de-Gaulle vers Orly en passant par Saint-Denis et Paris, Charles-de-Gaulle vers Orly en passant par La Défense (contournement ouest de Paris) et Le Bourget vers Villejuif et La défense (contournement est de Paris).

L'objectif du projet de réseau de transport public du Grand Paris est de mieux relier les pôles stratégiques de la région Ile-de-France. L'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle est déjà desservi par l'autoroute A1, le TGV et le RER B. Il serait mieux intégré grâce au prolongement de la RN 104 et de la ligne de métro automatique 14 ainsi qu'avec la création d'un arrêt supplémentaire du RER B au niveau de la zone sud de l'aéroport et de la mise en service du métro automatique. Par exemple, Charles-de-Gaulle serait à moins de 30 minutes de La Défense ou de la Gare Saint Lazare. L'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle renforcerait son rôle de porte d'entrée internationale pour Paris en offrant des solutions de déplacement multimodales rapides et fluides. Un protocole entre la Région et l'Etat relatif aux transports publics en Ile-de-France a été signé le 26 janvier 2011. (Cf. Site internet débat public Grand Paris. Cf. Aussi article spécial du journal Le Monde le 28 janvier 2011).

Les documents 11 et 12 ont été extraits du Cahier d'acteurs de décembre 2010 rédigé par la communauté de communes Roissy-Porte-de-France.

11/ Carte de la Communauté de communes Roissy-Porte-de-France. Celle-ci se situe au N/E du Val D'Oise. Créée en 1994, elle regroupe depuis 2009 18 communes, soit environ 55 000 habitants sur 11 500 hectares. Située au pied des pistes de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle et au cœur de grands axes de circulation (A1, N 104, A3, TGV, RER B et D), elle encourage l'installation d'entreprises en créant des parcs d'activités.

12/ Tableau des parcs d'activités en développement Roissy-Porte-de-France 2010/2015.

13/ Carte du PEB de Roissy-Charles-de-Gaulle. Il comprend 4 zones. (A et B : gêne très forte et forte, construction interdite, C : gêne modérée, seules les constructions individuelles sont autorisées sous réserve d'isolation acoustique, D : toutes les constructions sont autorisées sous réserve d'isolation acoustique)

14/ L'intensité sonore : repères et conséquences. Source : OMS

15/ Article intitulé *Un appel collectif des associations contre les vols de nuit.* Extrait de L'Echo-Le régional daté du 21 janvier 2011.

16/ Tract distribué par l'association ADVOCNAR invitant les riverains victimes de nuisances sonores à déposer plainte en ligne.

Lexique et liens internet.

ACNUSA : Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires. Organisation indépendante mise en place en 1999. <http://www.acnusa.fr/>

ADP : Aéroports de Paris <http://www.aeroportsdeparis.fr/adp/fr-fr/Passagers/accueil/>

ADVOCNAR : Association de défense Contre les Nuisances Sonores

<http://www.advocnar.fr/>

AREC : Association pour le respect de l'environnement et du cadre de vie

<http://arec.free.fr/start.htm>

CEEVO : comité d'expansion économique du Val d'Oise <http://www.ceevo95.fr/>

CIRENA : Collectif Inter-associatif du REfus des Nuisances Aériennes <http://cirena.net/>

CNDP : la Commission Nationale du Débat Public Réseau de transport public du Grand Paris

<http://www.debatpublic-reseau-grandparis.org/>

CREPIF : Centre de Recherches et d'Etudes sur Paris et l'Ile-de-France

DGAC : Direction Générale de l'Aviation Civile

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Secteur-Aerien,1633-.html>

DSNA : Direction des Services de la Navigation Aérienne

Entre voisins : Site et publication des aéroports franciliens pour leurs riverains

IAURIF : Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la région Ile-de-France. Un site très riche sur l'Ile-de-France abordant de nombreux thèmes (Population, transports, tourisme, développement durable...) et offrant de nombreuses ressources (chiffres récents, cartes interactives, débats, publications, fonds numériques en ligne...). IAU aujourd'hui.

<http://www.iau-idf.fr/>

IDFE : Ile-de-France Environnement est une union régionale des associations franciliennes de l'environnement <http://www.idfe.eu/>

Lden: indice de gêne sonore européen (Level Day Evening Night). Il sert à quantifier l'exposition au bruit pour la détermination du PEB. Il est déterminé à partir des paramètres suivants : les trajectoires, le nombre de mouvements d'avions, le niveau de bruit des avions, l'heure de passage des avions.

Maison de l'Environnement de Paris-Charles-de-Gaulle : « espaces d'accueil, de dialogue, d'information et de documentation, les Maisons de l'environnement (MDE) ont été créées dans le but de développer les relations humaines, la compréhension et la connaissance mutuelle entre les riverains et les acteurs du transport aérien. La Maison de l'environnement de Paris-Charles de Gaulle a ouvert ses portes en 1995, celle de Paris-Orly en 1996.

http://www.entrevoisins.org/maison_environnement/Pages/default.aspx

PEB : **Plan d'Exposition au Bruit**. C'est un document administratif rédigé par l'Etat qui fixe des règles d'urbanisation aux abords de l'aéroport. Le PEB en vigueur à l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle a été approuvé le 3 avril 2007. Depuis 2007, la classification PEB figure désormais sur tout acte de vente ou de location.

PGS : **Plan de Gêne Sonore**. Il vise à aider à l'insonorisation des logements des riverains les plus exposés aux nuisances, en délimitant des zones à l'intérieur desquelles, ils peuvent prétendre à une aide financière pour réaliser des travaux d'isolation phonique de leur habitation. Le PGS en vigueur à l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle a été approuvé le 12 juillet 2004. Le plan englobe 63 257 logements. Le PGS se situe à l'intérieur du PEB.

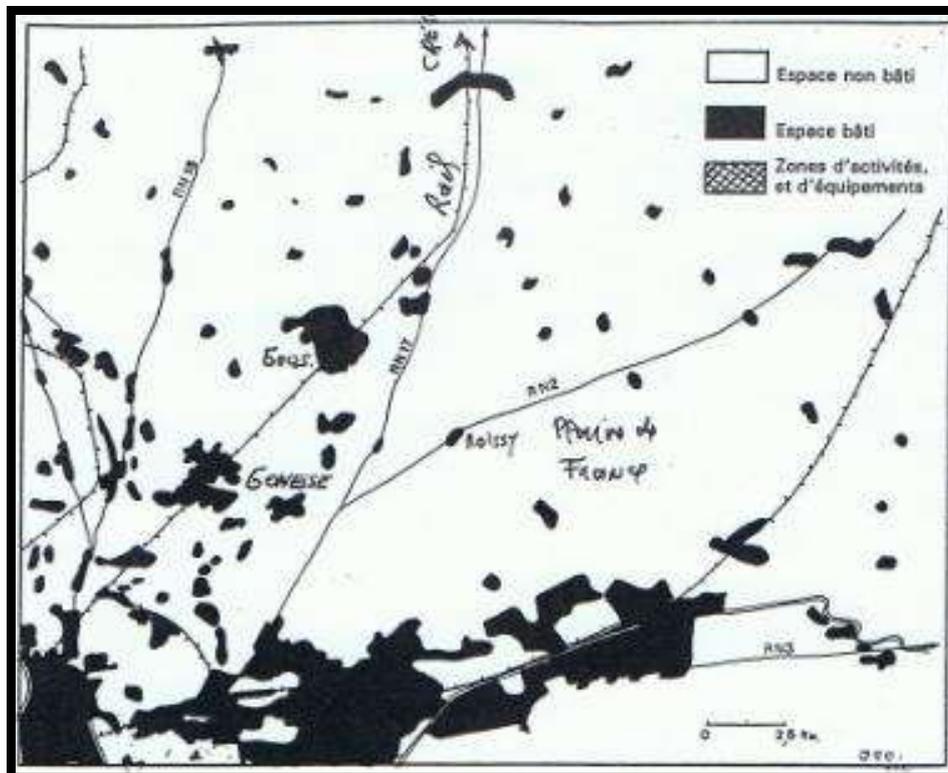
Roissy Mail : site offrant une information du Grand Roissy « en direct ». Publication d'un magazine Roissy Mag. <http://www.roissymail.com/>

Ville et aéroport : « L'association Ville et Aéroport a pour objet de promouvoir le développement durable des aéroports, d'améliorer la qualité de vie des populations soumises aux nuisances aéroportuaires, et de favoriser une plus juste répartition des retombées économiques générées par l'activité aéroportuaire. » <http://www.villaeroport.org/index.php>

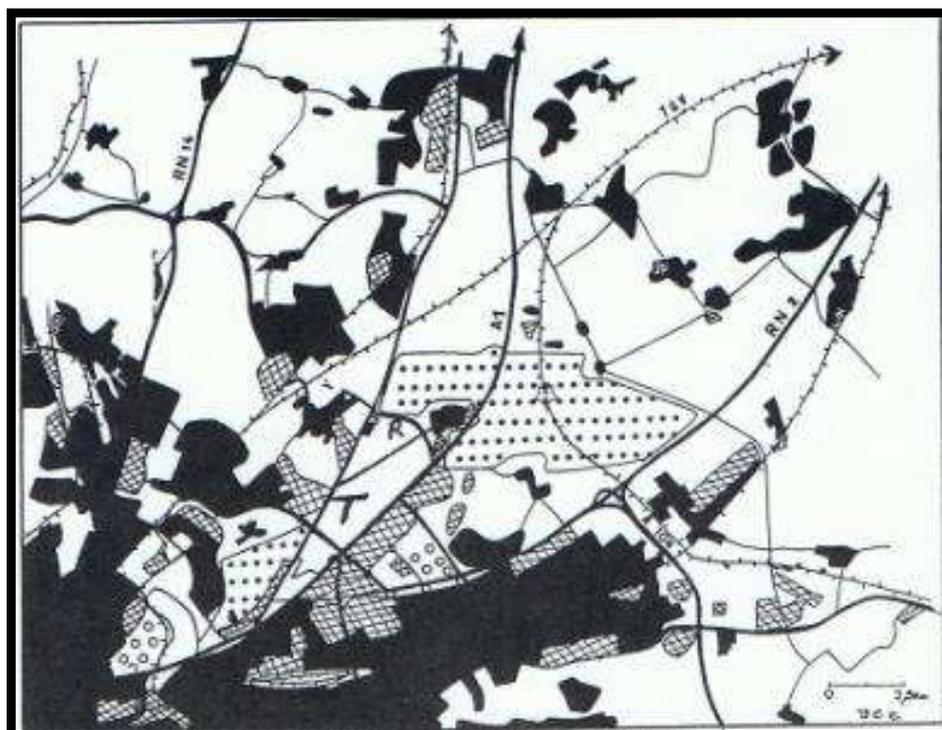
1/ Cartes des surfaces urbanisées en 1945 et en 1994.

Montage de deux documents à partir de cartes IGN effectué par Jean-Claude Cavard pour un colloque du CREPIF. (Centre de Recherches et d'Etudes sur Paris et l'Ile-de-France)

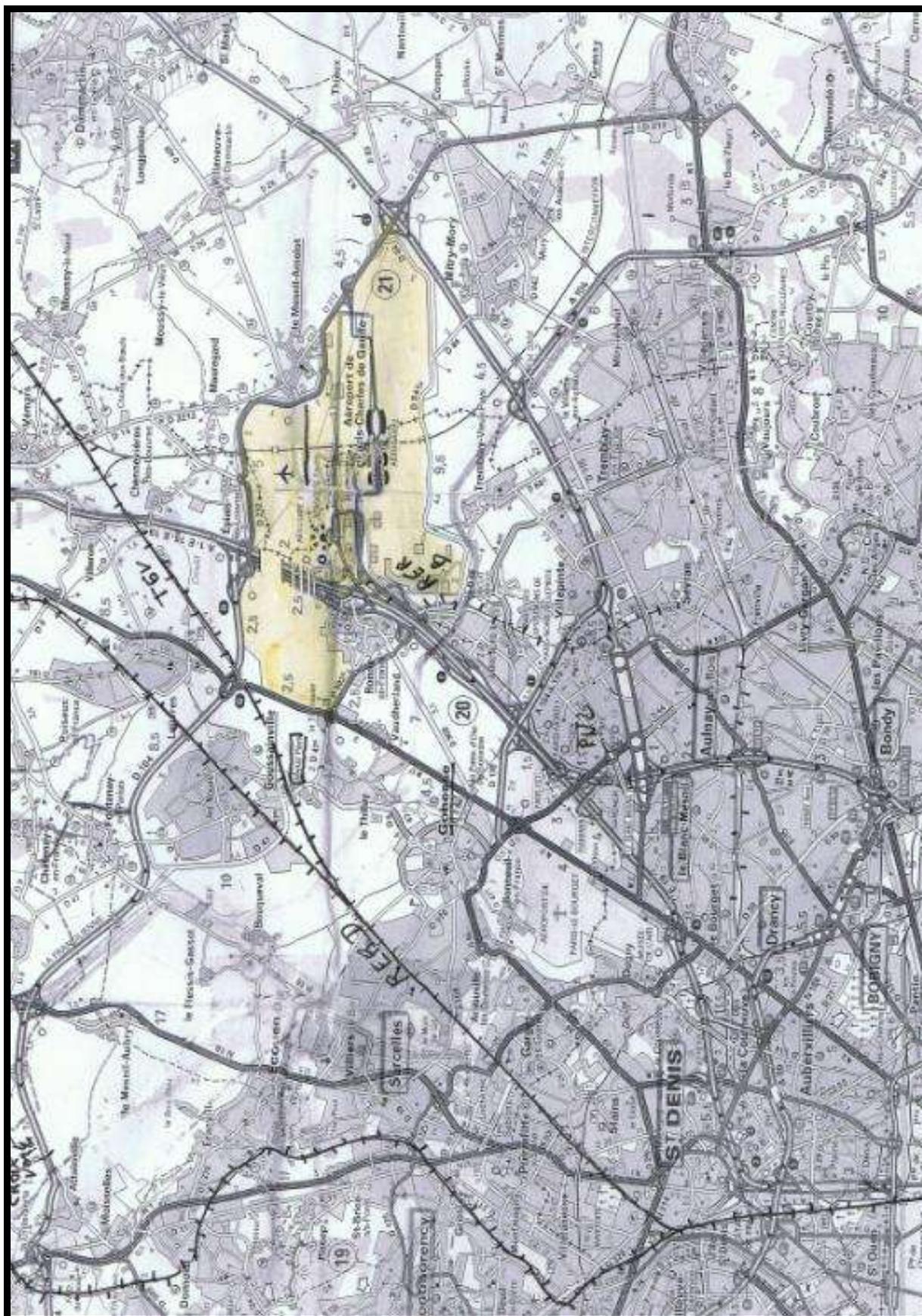
Les surfaces urbanisées en 1945



Les surfaces urbanisées en 1994.



2/ Extrait de la carte au 1/100 000 de 2006.
Les surfaces urbanisées sont en gris.



APHG, Régionale de Picardie, samedi 12 mars 2011, excursion Roissy, Jean-Claude Cavard, Christian Laude.

3/ Présentation générale d'ADP (Aéroports de Paris), de Paris-Charles-de-Gaulle et d'Air-France-KLM. Source : Cahier d'acteurs de novembre 2010. Publication d'ADP.

A/ ADP :

- ⇒ Un groupe français qui construit, aménage et exploite des plates-formes aéroportuaires parmi lesquelles Paris-Charles-de-Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget
- ⇒ Environ 83 millions de passagers accueillis en 2009
- ⇒ 2^{ème} groupe aéroportuaire européen pour le trafic de passagers
- ⇒ 1^{er} groupe aéroportuaire européen pour le fret et le courrier

B/ Aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle :

- ⇒ Environ 58 millions de passagers en 2009
- ⇒ 6^{ème} aéroport mondial, 2^{ème} européen et 1^{er} français
- ⇒ Hub mondial de la compagnie Air-France-KLM
- ⇒ Hub européen de la compagnie FedEx et de La Poste
- ⇒ Près de 700 entreprises

L'activité aéroportuaire des trois plates-formes (Paris-Charles-de-Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget) représente environ 120 000 emplois directs, 240 000 indirects, plus de 6% de l'emploi régional, environ 3% du PIB de la région Ile-de-France et plus de 1% du PIB national.

Tableau des 10 premiers aéroports mondiaux en 2007. Source Advocnar <http://www.advocnar.fr/>

Rang	Aéroport	Millions passagers
1	ATLANTA	89,4
2	CHICAGO	76,2
3	LONDRES Heathrow	68,0
4	TOKYO	66,7
5	LOS ANGELES	61,9
6	ROISSY Charles de Gaulle	59,9
7	DALLAS	59,8
8	FRANCFORT	54,2
9	PEKIN	53,7
10	MADRID	52,1

C/ Air-France-KLM à Paris-Charles-de-Gaulle en 2009 :

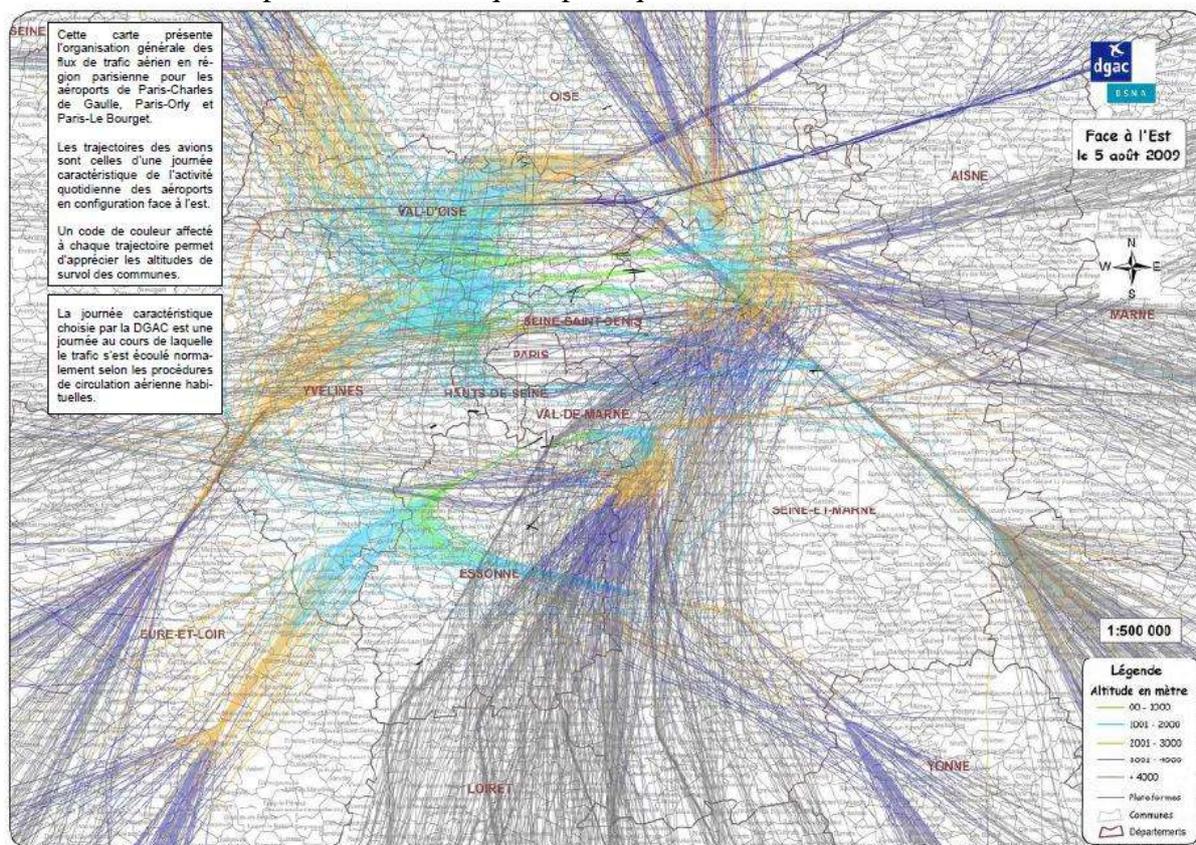
- ⇒ 33.5 millions de passagers et 110 000 passagers par jour en moyenne
- ⇒ 236 destinations dans 107 pays en 2009
- ⇒ 250 000 passagers en connexion entre les aéroports de Paris-Charles-de-Gaulle et Paris-Orly
- ⇒ Près de 1 million de tonnes de fret
- ⇒ Environ 42 000 salariés

Carte du réseau Air France-KLM en 2009.

Source : Cahier d'acteurs de décembre 2010. Publication d'Air France.

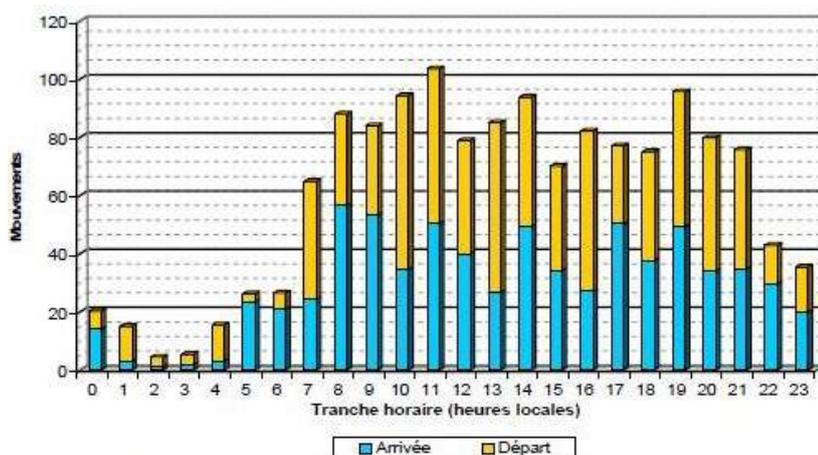


4/ Flux de trafic en région parisienne en configuration face à l'est - journée du 5 août 2009. Source : Aéroports de Paris, enquête publique, 2 011.



5/ Évolution du volume de trafic de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle entre 2002 et 2009. Source : Aéroports de Paris, enquête publique, 2 011.

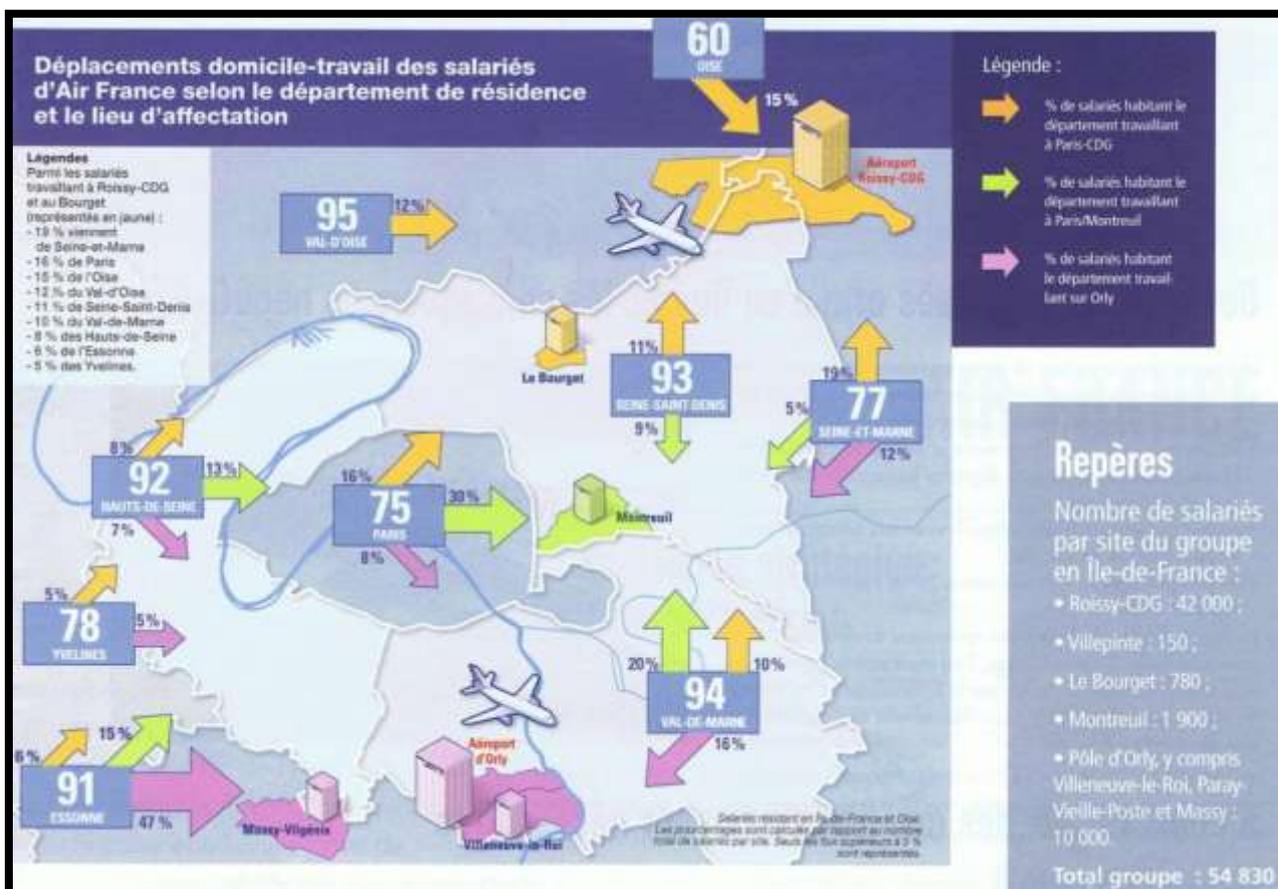
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Nombre total de mouvements	510 436	514 951	526 707	523 190	541 425	552 586	554 895	525 348
Croissance/année précédente	-2,75 %	0,88 %	2,28 %	-0,67 %	3,49 %	2,06 %	0,38 %	-5,29 %
Nombre moyen de mouvements quotidiens	1 398	1 411	1 439	1 433	1 483	1 514	1 516	1 439
Journée de pointe	1 892	1 836	1 876	1 853	1 704	1 784	1 773	1 825



6/ Nombre moyen de mouvements quotidiens par tranche horaire et sens observés sur l'année 2009 sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle. Source : Aéroports de Paris, enquête publique, 2 011.

7/ Carte des déplacements domicile-travail des salariés d'Air France selon le département de résidence et le lieu d'affectation. Source : Cahier d'acteurs de décembre 2010. Publication d'Air France.

⇒ **Environ 15% des salariés travaillant à Paris-Charles-de-Gaulle habitent dans l'Oise.**



8/ Texte relatif au projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie.

Source : CNDP (la Commission Nationale du Débat Public) *Réseau de transport du Grand Paris*, 2010

Le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie

Ce projet vise à améliorer le maillage du réseau ferré par la réalisation, au nord de Roissy, d'une liaison d'une dizaine de kilomètres entre la ligne classique Paris-Creil-Amiens et la ligne à grande vitesse d'interconnexion qui dessert l'aéroport Roissy - Charles de Gaulle.

D'un coût compris entre 225 et 375 millions d'euros suivant les options de passage présentées lors du débat public, le projet Roissy-Picardie répond à des enjeux de déplacement nationaux et interrégionaux entre les territoires picards, Roissy, le reste de la France et de l'Europe.

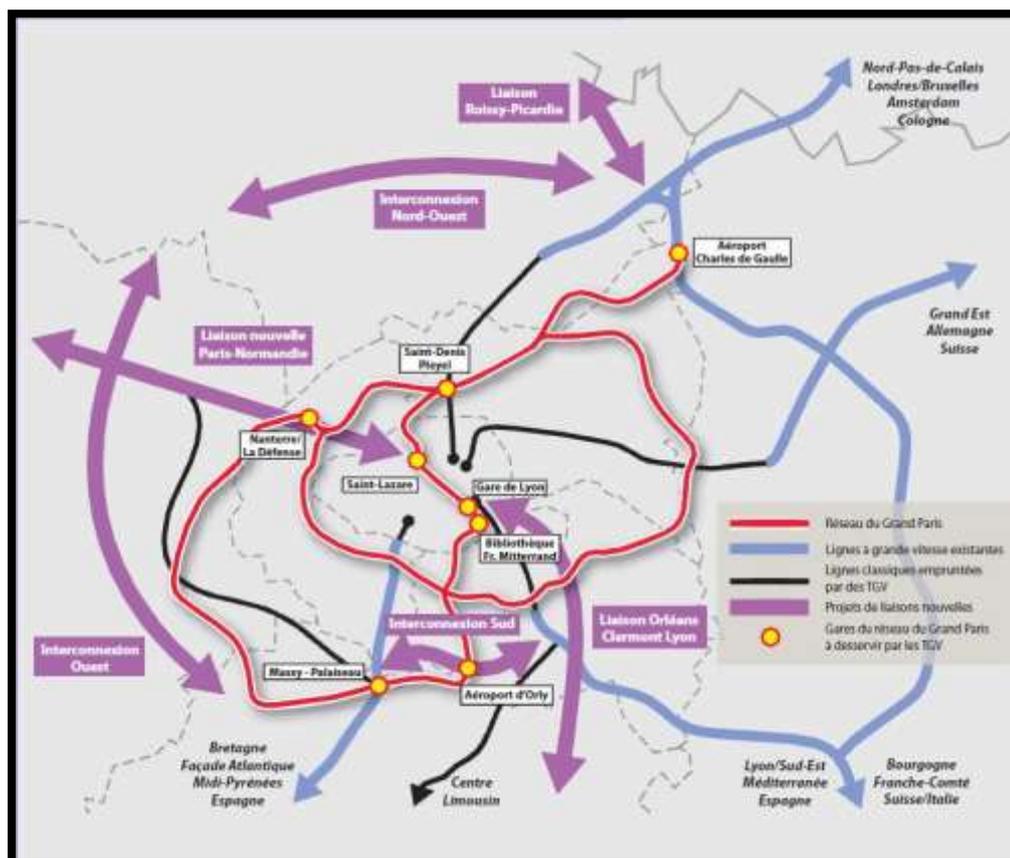
Il permettra ainsi d'améliorer l'accès ferroviaire:

- aux régions françaises et européennes pour une grande partie de la Picardie ;
- à la plate-forme aéroportuaire de Roissy - Charles de Gaulle et au pôle d'emploi de Roissy.

En créant un nouvel itinéraire pour les trains à grande vitesse au nord de Roissy distinct de la LGV Nord, il contribuera, en outre, à accroître la capacité du réseau à grande vitesse. Le projet prévoit également une augmentation de la capacité de la gare Aéroport Charles-de-Gaulle TGV par le passage de 4 à 6 voies à quais, ce qui renforcera fortement son potentiel de développement.

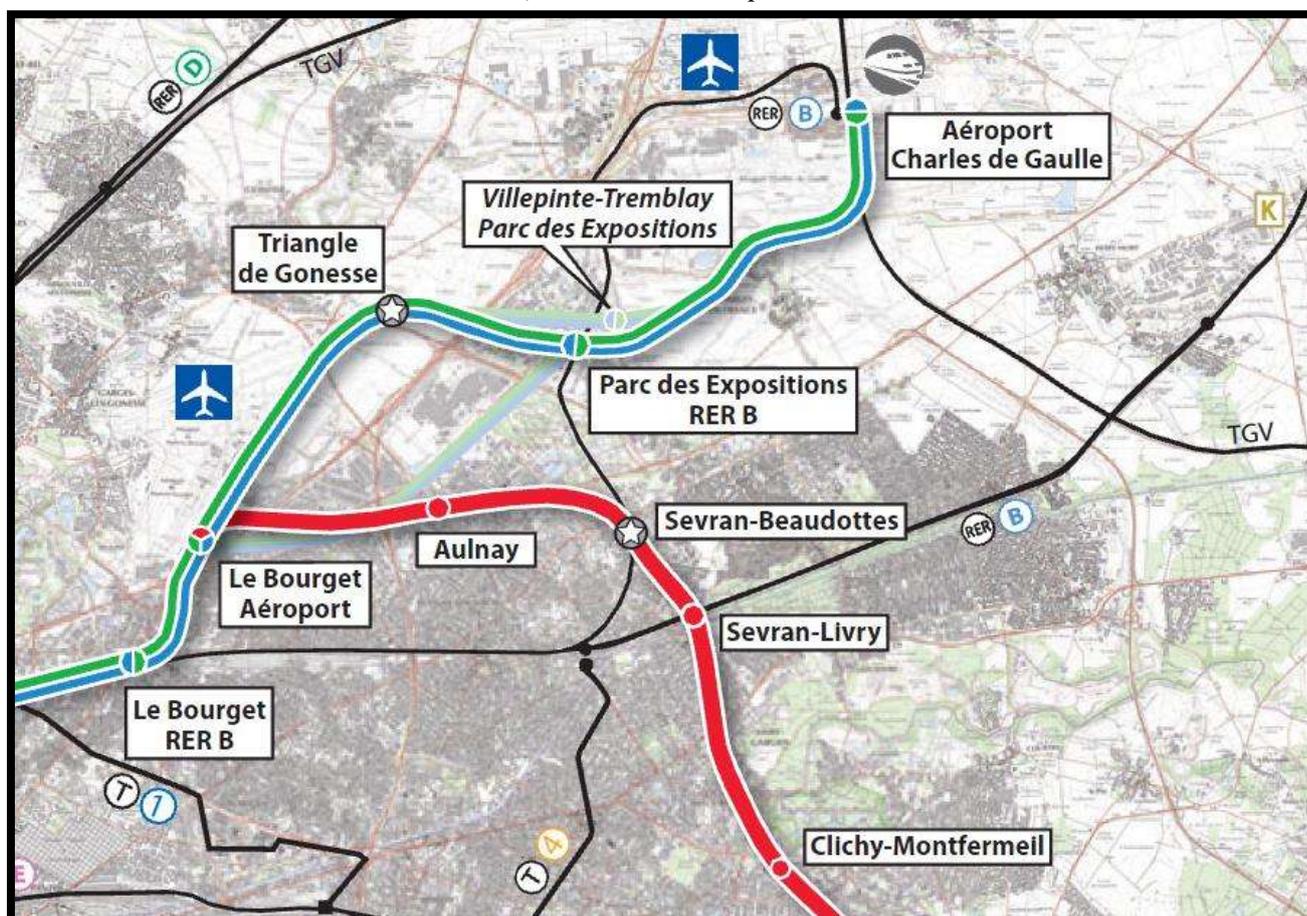
9/ Schéma prévisionnel du réseau de transport public du Grand Paris.

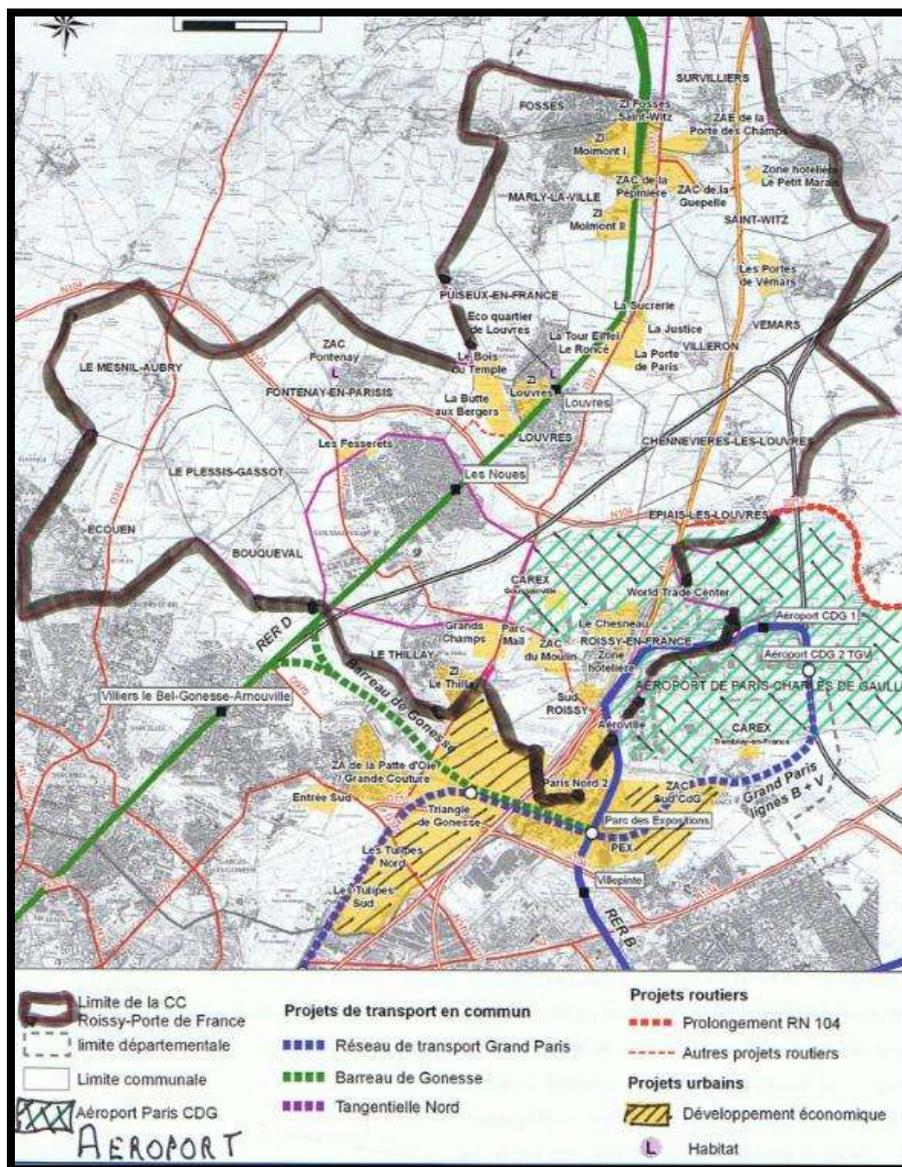
Source : CNDP (la Commission Nationale du Débat Public)
Réseau de transport du Grand Paris, 2010



10/ Schéma de l'intégration de Paris-Charles-de-Gaulle au réseau de transport du Grand Paris.

Source : CNDP (la Commission Nationale du Débat Public) Réseau de transport du Grand Paris, 2010





11/ Carte de la Communauté de communes Roissy-Porte-de-France.
 Source : Cahier d'acteurs, décembre 2010, Roissy-Porte-de-France.

12/ Tableau des parcs d'activités en développement Roissy-Porte-de-France 2010/2015.
 Source : Cahier d'acteurs, décembre 2010, Roissy-Porte-de-France.

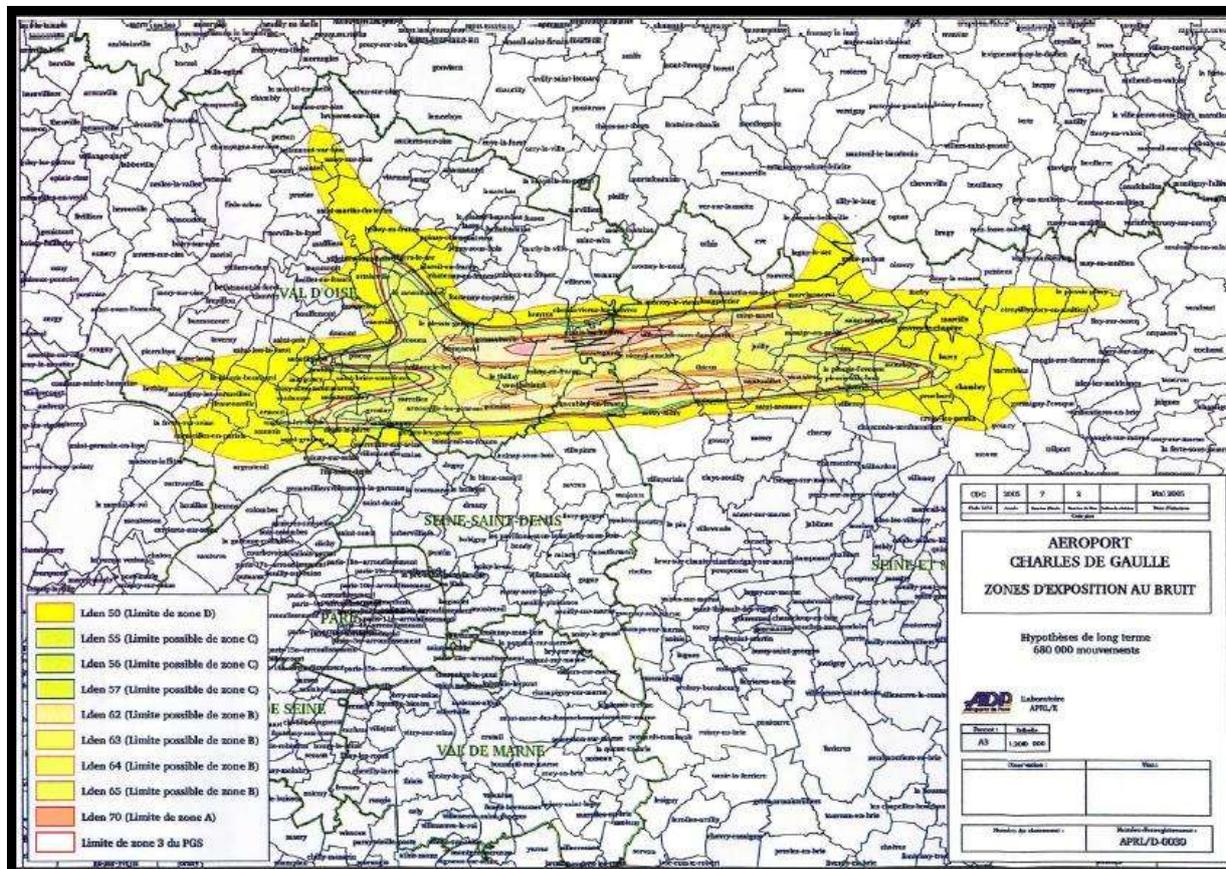
Parcs d'activités en développement Roissy Porte de France 2010/2015 (Hors investissements ADP)

Commune	Zone	Superficie	Nombre d'emplois	Montant investissement	Echéance
Roissy-en-France	Roissyparc International : Moulin	276 221 m ² SHON	1300	400M€	En cours de commercialisation
	Roissyparc International : Demi-Lune	65 000 m ² SHON	1 000	300M€	En cours de commercialisation
Roissy-en-France / Tremblay-en-France	Sud Roissy	95 000 m ² SHON	1 000	200M€	2014
	WTC Paris Roissy Charles de Gaulle	150 000 m ² SHON	2 500	650M€	2013
Roissy-en-France / Tremblay-en-France	Parc Galique	90 ha	30	25M€	2014
	Aéroville	101 000 m ² SHON	2 000	300M€	2013
Le Thillay	Les Grands Champs : Centre international sino-européen et des nouvelles énergies	200 000 m ² SHON	2 500	450M€	2014
En Projets					
Gossainville	CAREX	104 ha		200M€	2015
Fontenay-en-Paris	Les Fasserets	24 ha			
Louvres	La Tour Eiffel (Le Roncé)	18 ha	250		En cours de commercialisation
	La Butte aux Bergers	34 ha			2013
Puisieux-en-France	Le Bois de Temple	25 ha			2014
Vémars	Les Portes de Vémars	70 ha			En cours de commercialisation
Villaron	La Justice	7 ha	100		En cours de commercialisation
	La Porte de Roissy	30 ha	400		2013

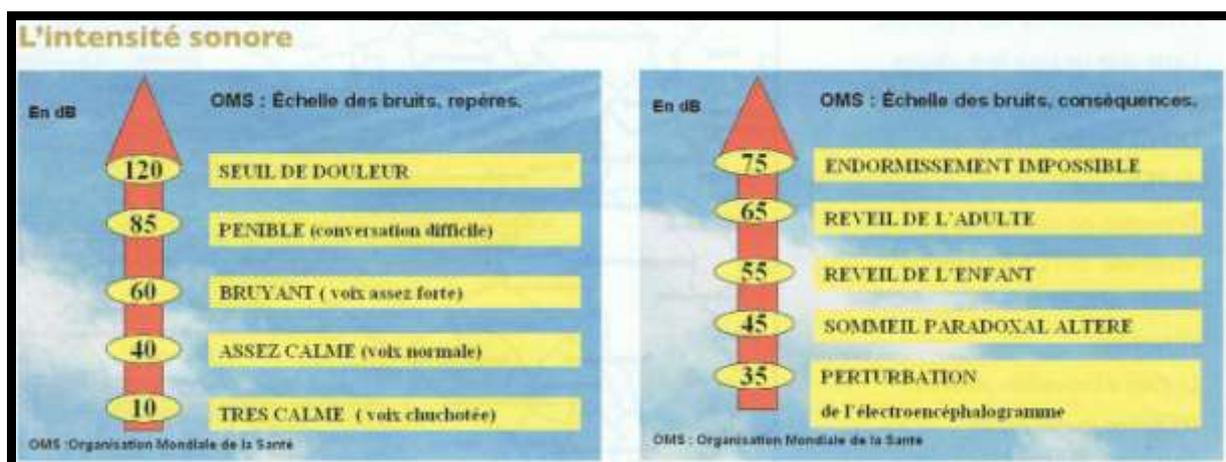
13/ Carte du PEB de Roissy-Charles-de-Gaulle.

Source : Aéroports de Paris, enquête publique, 2 011.

Le PEB comprend 4 zones. (A et B : gêne très forte et forte, construction interdite, C : gêne modérée, seules les constructions individuelles sont autorisées sous réserve d'isolation acoustique, D : toutes les constructions sont autorisées sous réserve d'isolation acoustique).



14/ L'intensité sonore : repères et conséquences. Source : OMS



"Le bruit assassine les pensées"

Nietzsche

15/ Article intitulé *Un appel collectif des associations contre les vols de nuit*. Extrait de *L'Echo-Le régional* daté du 21 janvier 2011.

21 janvier 2011
L'Echo Le Régional Val d'Oise

Vallée de Montmorency

Un appel collectif des associations contre les vols de nuit

ADVOCNAR, AREC et CIRENA s'unissent pour demander une réduction significative des vols de nuit.

Les trois associations de défense des riverains demandent formellement une réduction significative et durable des nuisances aériennes générées par l'aéroport Roissy-Cos sur la nuit (22 heures à 6 heures, conformément aux préconisations de l'Oms). « Après huit mois, il faut se rendre à l'évidence, le groupe de travail vol de nuit, créé par le préfet de la Région Île-de-France, ne conduira à aucune amélioration de la situation des populations survolées », se résigne le collectif de protection des riverains de Roissy-Cos, dans un communiqué, tombé la veille d'une conférence de presse (ce vendredi), de la Dgac, qui présente son projet de réduction des nuisances sonores autour de l'aéroport de Roissy-Cos.

« Tout au long de ces réunions, les opérateurs du transport aérien ont présenté les bienfaits du modèle vol de nuit pour leur économie. Pourtant, il y a le revers de la médaille; les conséquences de la pollution et du bruit sur la santé des populations survolées, avérées par de nombreuses études épidémiologiques, les coûts externes générés, les conséquences sociales... », constate le collectif.

Roissy-Cos en tête des aéroports bruyants

« Les grands aéroports européens ont pris des mesures pour réduire les vols de nuit laissant Roissy-Cos en tête de très loin pour le nombre de vols, facteur aggravé par son environnement très urbanisée. »

Les trois associations demandent une réduction significative et durable des nuisances la nuit. Elles rappellent que depuis le début du processus, elles n'ont strictement rien demandé pour la période 0 heure 5 heures, même si elles attendent sur cette période l'application stricte de l'ordonnance du 6 novembre 2003, sur la forme et sur le fond, concernant le retrait des créniaux non utilisés.

« Seule une planification stricte de réduction du nombre des mouvements peut permettre d'atteindre l'objectif de réduction des nuisances; en commençant par un plafonnement des mouvements la nuit de 22 heures à 6 heures, puis en mettant en place un plan de réduction progressive et stricte sur la période », revendiquent les associations.

« Aucune autre mesure ne permet de garantir la pérennité des réductions de nuisances puisque chaque nouvelle mesure est systématiquement annihilée par la croissance du trafic », conclue le collectif.

Fabrice CAHEN



Les associations de défense de riverains s'étaient déjà retrouvées en 2008, pour une manif au Trocadéro

16/ Tract distribué par l'association ADVOCNAR invitant les riverains victimes de nuisances sonores à déposer plainte en ligne.

**RAS-LE-BOL DES SURVOLS ?
PLAIGNEZ-VOUS !**

Sur notre site Internet www.advocnar.fr
en cliquant sur le bouton

 **Se plaindre**

Moyen rapide et gratuit pour déposer des plaintes.

Depuis plusieurs mois, le site Internet de l'ADVOCNAR vous permet de déposer des plaintes (bouton Se Plaindre). Celles-ci sont transmises à Aéroports de Paris qui a le devoir de vous répondre (délégation de service public).

APHG, Régionale de Picardie, visite de la plate-forme de Roissy,
12 mars 2 011.

Paris-Roissy, aéroport international, acteur local et régional.

Un sujet aussi complexe mériterait beaucoup plus de pages. Dans l'impossibilité pratique de le faire, il nous a semblé plus utile d'insister sur des points plus difficiles à retrouver. Un choix draconien et subjectif a été fait et nous renvoyons à quelques documents remis pour plus d'information. Le **cahier de l'IAURIF** cité en bibliographie et publié en 2 004 permet d'avoir une synthèse tout à fait remarquable des grands problèmes inhérents au sujet. Cette introduction ne présentera que quelques éléments **et n'est en rien une synthèse globale de toutes les thématiques liées au sujet**. On a préféré mettre l'accent sur les aspects moins connus de **géopolitique de l'aménagement du territoire** en relation avec la plate-forme aéroportuaire. (cf. les cahiers d'acteurs pour le factuel).

1/ L'aéroport au centre de toutes les convoitises.

On renverra au cahier d'acteurs pour la situation géographique de l'aéroport et le **plan de masse**. **L'histoire de la construction** de cette plate-forme aurait mérité, d'être **racontée par le menu** car les problèmes posés en terme d'aménagement du territoire sont du plus grand intérêt. L'aéroport a bouleversé totalement **la Plaine-de-France** (cf. quelques pages dans un cahier du CREPIF cité en bibliographie si on peut le trouver, **ou plus pratique**, le cahier d'acteurs de la Chambre d'agriculture, n° 35 que l'on peut trouver sur le site du débat public Picardie Roissy).¹

Les collectivités locales et les **intercommunalités nombreuses** dans le secteur géographique jouent un rôle de plus en plus important dans la gestion de l'espace ; elles multiplient études et rapports sur des thèmes liés au fonctionnement de la plate-forme et de son **arrière-pays** (transports, emploi)

Dans le **Val d'Oise** (partie Est) et le nord de la **Seine-Saint-Denis**, l'Etablissement public de la Plaine de France (**cf. Site internet au toponyme**) aide les communes et les intercommunalités existantes en tant qu'outil d'ingénierie. Le département de **Seine-et-Marne** vient de publier un document d'orientations stratégiques pour le territoire dit des « Trois cantons » impacté par Roissy (abondante illustration, diffusion assez large) et qui témoigne du « grand intérêt » manifesté pour le puissant voisin, à savoir l'aéroport ! (**cf. Site internet conseil général de Seine-et-Marne**). **Chaque département** s'est livré ces derniers mois au même exercice (cf. **Le Val d'Oise, site internet et présentation en Conseil général** des options retenues). Tous demandent à bénéficier d'une meilleure accessibilité à l'aéroport, de la construction de gare nouvelle (par exemple au Mesnil-Amelot en SM), ou de facilités pour construire des zones d'activités économiques. Les doléances contre le bruit sont fortes, mais ils voient en l'aéroport une **véritable rente de situation**.

Une étude pourrait être faite des **rapports entre les départements, les communes et l'aéroport depuis 1974**. On y observerait une grande diversité des relations ! Du conflit le plus fort au rapprochement le plus marqué. Le temps n'est plus où le maire de Châtenay-en-France, chirurgien, esprit cultivé et amoureux de la Plaine de France parlait dans les années 1970 de Roissy comme « **d'un immense champignon vénéneux** ». Au pire, aujourd'hui,

¹ Nous remettons dans les prochaines semaines au CRDP d'Amiens un **cdrom** de photographies personnelles sur la Plaine de France et l'aéroport de Roissy (avec un jeu de cartes et de planches cartographiques)

l'aéroport est **subi** du fait des nuisances. En simplifiant, les communes de la Vallée de Montmorency, très touchées par les nuisances aériennes, mais assez peu concernées en fait par des actifs travaillant sur Roissy (moins de 5% des actifs pour certaines villes) sont automatiquement les plus sévères face au trafic aérien. Le rôle d'un élu, Conseiller général du Val d'Oise et lui-même médecin est à **signaler** (aide de la commune de **Saint-Prix** pour les associations de défense de l'environnement, implication de l'élu dans le lancement d'études de veille sanitaire). Le **dépouillement exhaustif** des lettres reçues par ADP lors de l'**enquête publique de 2 006** que nous avons effectué est éloquent. C'est ici que les doléances, ont été les plus vives ; c'est ici que les mairies se sont le plus mobilisées ! Dans l'Est du Val d'Oise, au contraire, territoire le plus proche de l'aéroport, les plaintes furent peu nombreuses sauf quand il s'agissait de regroupements de signatures. (Par exemple à **Gonesse** dont le maire est le Président de l'association « **Villes et aéroports** » et farouche opposant aux nuisances et aux vols de nuit).

Au Thillay, commune **très touchée par les nuisances aériennes** quand nous étions passé le dernier jour de l'enquête, peu de réclamations avaient été portées sur les registres publics. Sans que cela soit la seule raison sans doute, il faut noter que ce sont des communes aux populations plus pauvres, pour qui l'aéroport est un lieu de travail. Il est probable aussi qu'a joué pleinement la cause principale « **à quoi bon ! À quoi cela servira t'il de se plaindre encore une fois** ». En effet, **en 1997**, quand nous sommes allé à la grande manifestation et réunion publique organisée sur le doublement des pistes, la très grande salle publique était pleine et la séance fut houleuse ! Aéroports de Paris eut bien du mal à se faire entendre. Il y a donc eu depuis lors, et ce, dans **une certaine mesure**, acceptabilité subie des nuisances.

Les **séances des conseils généraux** respectifs sont donc éloquentes à ce niveau. Ainsi, c'est seulement depuis quelques années que la **Seine-Saint-Denis** s'est intéressée à Roissy et les projets de gares de métro envisagées par les débats publics sur le « **Grand Paris** » changeront encore la donne (projet de gare à Saint-Denis-Pleyel).

Seul le **Val d'Oise** du fait de sa situation géographique **a été obligé** depuis longtemps (1967, date de création du département) de se positionner par rapport à Roissy et les liens qui se sont tissés entre lui et la plate-forme ne sont pas dénués de toute **une série d'ambiguïtés**. La **première grande séance de débat sur le sujet** en Conseil général remonte au 4 janvier 1971. On en a comptabilisé une bonne dizaine depuis 1967 sans compter les multiples interventions en séance publique depuis lors. Mais, à partir des **années 1983-85** et **surtout 1989**, l'aéroport va être davantage perçu comme créateur de richesses et celles-ci sont supposées « **comblent** » les nuisances !. C'est **la thèse soutenue** actuellement par le département toute étiquette confondue sauf par un ou deux élus. « *Nous subissons les nuisances, nous devons en avoir les impacts positifs !* ». Il nous semble que c'est là une stratégie simplificatrice car tout est fait pour « rapprocher » les communes de l'aéroport. Le **cahier d'acteurs du Val d'Oise** est significatif (cf. **Site internet grand paris, conseil général du val d'Oise**) : demande par le département que l'Etat relie Cergy à Roissy par TGV le long de la francilienne, volonté du Val d'Oise de réaliser un boulevard urbain intercommunal (Avenue du Paris) au niveau des coteaux fragiles de la butte de Montmorency, recherche des statistiques les plus élevées au niveau des actifs travaillant sur Roissy. Le Val d'Oise effectue un **travail de lobbying**, comme tous les autres départements d'ailleurs. Le Val d'Oise est vu par les élus comme **tripolaire** avec 3 pôles de développement et de croissance (ce qui est vrai) : Cergy-Pontoise à l'ouest, Argenteuil-Bezons au sud et le **secteur stratégique de Roissy** à l'est. Et, le Val d'Oise n' a de cesse de se « plaindre » que le pourcentage d'actifs du département travaillant sur la plate-forme soit faible par rapport au

total des actifs val d'oisiens .Sur environ 92 000 actifs employés sur l'aéroport, **15% seulement** comme on dit usuellement sont des val d'oisiens ! La rhétorique est d'ailleurs la même pour les autres départements y compris l'Oise. Au total, partout, **on en craint les nuisances**, mais on **en espère les fruits de la croissance !**

Partout aussi, des travaux de réflexion sont en **cours aujourd'hui** sur les grandes thématiques jugées fondamentales (Transports, logements, immobilier d'entreprises, emploi). Journées de travail, colloques, rencontres entre groupements d'entreprises, assises, autant de points de discussion et de débats et ce, dans un secteur géographique qui était encore, il y a quarante ans, **très rural**. Il l'est d'ailleurs encore et les **grandes fermes puissantes** s'observent dans tous les villages voisins devenus en fait des villages de rurbains. (Villeron, Mauregard ...). Et, dans toutes ces communes, les entreprises se sont multipliées dans les **nouvelles zones d'activités économiques** créées ces dernières années. L'agence de développement de la communauté de communes **Roissy Porte de France** (cf. Site internet) est particulièrement active : présence sur les salons nationaux et internationaux de l'immobilier d'entreprises (MIPIM et SIMI), **14 parcs d'activités économiques** et près de 200 hectares de terrain en cours de commercialisation.

(**voir sur internet** le journal appelé **Roissy mail mag** lequel décrit fort bien cette société de chefs d'entreprises, de managers et d'hôteliers qui gravite autour et dans la plate-forme ; la même source est riche en analyses précises et photographiques de ce qu'il est coutume d'appeler l'**immobilier d'entreprises**). Sur l'aéroport lui-même, **ce sont plus de 750 entreprises** qui sont recensées et la plate-forme qui a été trop longtemps **un isolat** et a vécu repliée sur elle-même, fait l'objet aujourd'hui de toutes les « convoitises » ou tout au moins de toutes les attentions Un **arrière-pays géoéconomique très difficile à délimiter en réalité s'est peu à peu constitué**. (Les premières véritables études de délimitation l'ont été par l'IAURIF et la DDE du Val d'Oise en 1987-1989).

Les **contrastes** n'en sont pas moins vifs, voire saisissants, et un simple **passage** dans les communes riveraines permet d'en apprendre beaucoup. Certaines petites communes rurales fiscalement très riches vivent au-dessus de leurs moyens et ne savent pas quoi faire de leur argent ! **Roissy-en-France** a pu « s'offrir » un centre culturel inenvisageable pour une petite commune de cette taille (Environ 2 900 habitants). Vingt hôtels soit plus de 5 000 chambres et plus de 500 entreprises y sont comptabilisés ! L'aéroport est un acteur d'enrichissement prodigieux pour quelques communes. Ainsi, pour cette commune, le **potentiel fiscal** c'est à dire le niveau de richesse communal est considérable .En 2 008, il était de 6 692 euros par habitant soit près de 10 fois plus que la moyenne des communes du département du Val d'Oise (692 euros) ! Une toute petite commune comme **Epiais-les-Louvres** avait en 2 008 un potentiel fiscal de 9 260 euros ! Celui de Bonneuil qui bénéficie des effets du Bourget était à 5 850 euros. **Par comparaison**, une commune pauvre située en-dehors des retombées fiscales comme **Villiers-le Bel** et ayant un poste de dépenses sociales important n'avait un potentiel fiscal que de 380 euros ! On comprend pourquoi les communes défavorisées de l'est du Val d'Oise (Sarcelles, Garges-les-Gonnesse) voudraient, avec juste raison, bénéficier d'une redistribution plus équitable des richesses. Dans les années 1990, le rapport de **Jean-Philippe Lachenaud** avait proposé tout un certain nombre de préconisations. Elles n'ont pas été entendues. Les quartiers en difficulté et éligibles à toutes les structures de la politique de la ville depuis qu'elles existent en 1981 sont à quelques kilomètres de la **formidable locomotive** qu'est l'aéroport. Il existe donc un **étonnant et cruel contraste** géographique. Or, dans toutes les petites communes périurbaines, surtout en **Seine-et-Marne** qui bénéficient des retombées fiscales, le promeneur le moins attentif peut observer des espaces publics bien aménagés, des équipements de qualité et du mobilier urbain de grande prestation. (cf. **par exemple Thieux**,

Saint-Mesme) La modernité et l'international coexistent donc ici à côté du traditionnel et de l'ancien. Les anciens logements d'ouvriers agricoles parfois repris par des populations immigrées ou portugaises sont à quelques encablures des grands hôtels les plus luxueux et fréquentés par le monde des affaires ! On pourrait multiplier les exemples.

L'aéroport lui même secrète **ses propres faiblesses et contradictions** ! Une analyse de la **géographie du travail** qu'il est impossible d'effectuer dans le cadre de cette mise au point rapide serait nécessaire et serait loin d'être facile à faire sans doute et ce malgré quantité de travaux sur la question ! Des jeunes sans voiture mais habitant à quelques kilomètres de la plate-forme ne peuvent trouver du travail car **aller** sur la plate-forme, cela signifie concrètement « **retourner** » à la gare du Nord par le RER D, revenir ensuite vers Roissy par le RER B et gagner enfin un lieu de travail dispersé sur les 3 000 hectares ! Des pis allers coûteux et pas toujours efficaces à long terme ont été tentés (Allo Bus retransformée et réactivé) La **voiture** est donc quasiment obligatoire pour qui veut être embauché sur l'aéroport ! Or, il est probable que beaucoup de jeunes des « cités » de l'est du Val d'Oise n'ont pas de véhicule personnel. On comprend dans ces conditions les raisons pour lesquelles **les élus du Val d'Oise** ont tant manifesté leur crainte que la réalisation de Picardie Roissy ne vienne empêcher financièrement celle dite du **Barreau de Gonesse (cf. Carte dans les cahiers d'acteurs)**. Un **BHNS** (bus à haut niveau de service) a été financé dans un premier temps. La région a acté la programmation d'une nouvelle ligne ferroviaire. L'aménagement économique du Triangle de Gonesse (cf. **carte entre RD 317, RD 902 et A 1**) n'est réalisable qu'à la condition d'avoir une gare (projet du Grand Paris) ! Europa City (cf. Plus loin) se fera si la **gare est réalisée** !

Etre embauché signifie aussi que l'**anglais** est pratiquement nécessaire ou quasiment obligatoire sauf pour les corps de métiers les plus « **basiques** » (manutentionnaires, bagagistes). Accéder à un métier sur Roissy nécessite enfin d'avoir un casier judiciaire vierge ! Par ailleurs, les entreprises de gardiennage, de sécurité ou de restauration recrutent beaucoup de main d'œuvre intérimaire. Les CDD sont nombreux également et la **lecture de la presse syndicale** montre bien que les problèmes de condition de travail sont loin d'être négligeables. Toujours en chantier (cf. les grues qui témoignent de l'existence très importante du BTP), l'aéroport est peut-être aussi lieu d'activité de travailleurs sans papier ! Les « **grands** » du bâtiment qui ont décroché les plus gros chantiers démultiplient les opérations à quantité de sous-traitants qui eux-mêmes sous-traitent ! On consultera à ce niveau l'excellent article du **Monde Diplomatique** de novembre 2 009 « *Enquête à Roissy. Dans les rouages d'un grand aéroport* ». Entre 2 004 et 2 007, 5 000 ouvriers de chantier ont travaillé dans le BTP. Selon le journaliste, la **myriade** de sous-traitants a été sous les ordres du gestionnaire ADP « *lequel règne sans partage* ». Par exemple, les salariés qui travaillent dans la sous-traitance n'ont pas accès aux excellentes cantines gérées par Aéroports de Paris et Air France ! D'autres enquêtes sérieuses ont montré la **rudesse des conditions de travail**, hors celles spécifiques au bâtiment, de certains postes de travail. « *Les horaires décalés, ça te casse ! Et puis, il n'y a pas d'évolution de carrière !* » (Source citée). Un bagagiste manipule 7 tonnes de valises et de sacs par jour ! Et selon d'autres sources, il apparaît que l'aéroport fait rêver car il est prestigieux d'y travailler mais qu'ensuite, on en voit les problèmes de pénibilité. Avec la **logique du hub**, beaucoup de salariés postés car on est dans un **système fordiste** se plaignent d'être sous-pression du fait de l'accélération des « **plages de correspondance** » entre les avions. Tel grand chef d'entreprise, logisticien ne disait il pas « *le nord de l'Ile-de-France est un bassin d'emploi considérable avec de nombreux jeunes sans qualification* » (ce qui est tout à fait exact !). Il nous semble que la faiblesse du nombre d'actifs travaillant dans certaines communes de la Vallée de Montmorency (secteur

géographique beaucoup plus aisé du moins globalement) s'explique par le « **non-désir** » de travailler en horaire décalé voire pour d'autres raisons. A Soisy-sous-Montmorency, 5% des actifs seulement de la commune travaillent sur Roissy ! (**ce serait à étudier de près**) Le problème de la **formation de la main d'œuvre locale** pèse aussi lourdement dans les **inégalités socio-spatiales** qu'il est possible de constater dans le secteur géographique large autour de Roissy. (cf. sur internet **l'association JérémY** chargée d'aider les jeunes dans la recherche de l'emploi). Des structures d'aide à l'emploi ont été mises en place par Aéroports de Paris, par des groupements d'entreprises et aussi par l'Association **Pays de Roissy** (sous l'égide d'Air France). Cette dernière, créée en 2 003 effectue un solide travail de terrain, a mis en place des groupes d'étude et préconisé toute une série de recommandations intéressantes. (cf. son **avis** donné sur le grand Paris de 22 pages mais site internet malheureusement quasiment vide pour qui n'adhère pas). Le **GIP emploi** a été récemment revivifié (**cf. conférence**).

Tout près de l'aéroport, le **paysage urbain** est passablement dégradé et la « campagne » qui résiste encore s'infiltré entre les plaques urbaines qui tendent peu à peu à se rejoindre et le « **pontage** » comme disent les urbanistes progresse insidieusement. (**cf. au niveau de Goussainville- Le Thillay-Gonesse**). Le schéma régional de 1994 et plus encore celui de 2 008 ont prescrit des coupures vertes ou rurales pour éviter que la flaque urbaine telle la tâche d'huile ne s'étale. Qu'en sera-t-il dans 20 à 30 ans ? La voie ferrée **Paris-Creil** a généré des points d'urbanisation telle une **corde à noeuds** et le plus grand **lotissement** de France, celui de **Goussainville**. (cf. **excursion**) Né entre les deux guerres et classique des lotissements défectueux, celui-ci est soumis **en partie au moins** aux nuisances phoniques. Un travail universitaire en a montré avec précision la **dépréciation immobilière** (entre 15 et 20 %).² Mais, à contrario, il est possible aussi d'y acquérir des pavillons à des prix intéressants d'où le processus courant dans cette ville du rachat par plusieurs familles d'un pavillon ! Le « **vieux pays** » à l'écart et situé en plein champ a été vidé de ses habitants au moment de la construction de l'aéroport et le dossier est toujours en attente de solution. On estime que 300 personnes environ occupent ce « **village fantôme** » dont subsiste une belle église Renaissance et quelques « restes » d'un château du XVIII^e siècle ! (**cf. excursion**) Vu de loin, le village est beau, perché sur une légère éminence et les **journées du Patrimoine** en font un lieu de visite et de conférence. Des dizaines de projets ont été programmés depuis 1984 sans qu'aucun d'entre eux ne puisse voir le jour. (**cf. excursion pour plus de détails**).

Ainsi, on est **toujours** en **banlieue nord** qu'une géographe pouvait appeler en 1992, avec juste raison une « **banlieue dégradée** » ou qu'un urbaniste de réputation nationale avait appelé en 1990 dans une étude tout à fait officielle « **l'arrière cour** » de Paris. L'ancien maire de Sarcelles (Dominique Strauss Kahn) dans un article important de journal avait appelé à une forte revalorisation de l'espace territorial ³ Si **Roland Garros** a refusé en février 2 011 très largement et à l'unanimité de ses membres de la commission de s'implanter à **Gonesse**, ville voisine de l'aéroport, c'est que l'image de marque de cette banlieue nord lui **colle toujours à la peau** comme a pu le dire récemment le maire de la commune. Il y donc un **envers du décor** qui mériterait une analyse approfondie relevant de la sociologie, de la géographie, et de l'étude environnementale. (cf. Atlas des Paysages mis sur le site de la DDE : DDT du Val d'Oise). Les **aménités paysagères** sont ici capitales non pas pour « être dans le vent » des courants actuels écologiques mais pour répondre à l'attente de leurs habitants. Comme l'avait dit en 1993 avec juste raison un maire de l'est du Val d'Oise, la Plaine de France ne peut « *être un délaissé* » La communauté d'agglomération **Val de**

² Travaux de Guillaume Faburel effectués avec l'aide de Villes et Aéroports

³ Article de Jacqueline Lieutaud, L'effet métropolitain et technopolitain autour de Roissy, CNRS, 1992

France (les grandes communes de l'est du Val d'Oise mais à laquelle ne sont pas venues se joindre ni Gonesse, ni Goussainville) effectue un travail considérable tant au **niveau social qu'économique** pour un réel développement de leurs communes. C'est ce qui explique aussi leur **recherche** du « meilleur projet » celui qui leur apportera le plus d'emploi et le plus de richesse fiscale mais ce, aussi au détriment de l'environnement lui-même (**cf. Discussion sur le terrain**). Sarcelles a voulu la **Formule 1** et ne l'a pas obtenu et cette commune voudrait voir l'installation d'un très grand complexe sportif **le Dôme**. Les communes de **Seine-et-Marne** non étudiées ici expriment à peu près pareillement **autant de projets** mais l'environnement est par contre encore rural et davantage préservé. (**cf. excursion**). **Les environs de Roissy sont donc un territoire à projets et à enjeux**. C'est à ce niveau que se joue le sort de la **Plaine-de-France**. Les **réflexions en cours** de la mission diligentée par le **Préfet de région** sont en train de faire le point sur tous ces sujets et les **conclusions** qui en sortiront **seront sans doute essentielles**. La **gouvernance** de ce territoire aux limites floues est un **problème clé** ici.⁴ Elle est à créer.

C'est seulement au **début des années 1980** que la **petite commune de Roissy** s'est métamorphosée sans d'ailleurs tomber dans un gigantisme refusé par son maire (élu et réélu depuis 1977). Avant 1977, l'ancien maire avait voulu faire de Roissy-village une ville de type américaine. Les **contrastes** sont cependant étonnants : à Roissy, un urbanisme mesuré s'est forgé peu à peu. Le commerce a repris et la vie s'est **faite par et pour l'aéroport**. Prise en tenaille dans les **mâchoires de l'aéroport**, la commune a su s'adapter et grandir malgré un bruit de fond toujours présent (autoroute voisine, couloirs aériens tout proches). Un **office de tourisme** a été créé et une **formidable cité hôtelière** (dont une majorité de 3 et 4 étoiles) qui s'agrandit toujours et forme **une ceinture** le long de la ville (partie sud). Il s'agit d'un monde à part, fermé mais ouvert à l'international et dont les cars emmènent régulièrement les clients vers les aéroports. L'hôtellerie est un gros employeur. Une belle porte du XVIII^e siècle rappelle l'existence d'un ancien château et une **habile présentation** des lieux de mémoire de l'ancien village remémore aussi les liens entre l'histoire et le présent (cf. si on le peut dans les deux cahiers du CREPIF les très intéressantes présentations **de la commune par son maire**) Des **zones d'activités** ont été réalisées et d'autres sont en projet à l'ouest de la commune. Un golf est prévu et une coulée verte a été aménagée. Des vélos sont mis à la disposition des « touristes » devant l'Office culturel et touristique. Un très grand centre commercial, **Aéroville**, va être prochainement construit en limite de l'aéroport. Etait ce pertinent (risque, en effet, de saturation des axes) ? Le principal restaurant fermé le samedi travaille comme tous ceux des autres des communes voisines avec les employés des entreprises de l'aéroport. Mais certains ont acquis une **réputation gastronomique** et sont le rendez vous des cadres, des pilotes de ligne, des personnalités locales (cf les articles originaux de Roissy mail). Par contre, dans maintes communes, c'est encore le petit café ou le troquet du coin qui prédomine. Contraste aussi quand on entre dans l'unique boutique de presse bien achalandée et dans laquelle il est possible de trouver le Herald Tribune mais pas le journal...Le Monde ! Or, sur la plate-forme, les grandes messageries du **Figaro** ont leurs locaux de fabrication dans la **zone de fret** !

2/ L'aéroport de Roissy et les flux de trafic aérien.

A/ Trafic aérien et faisceaux géographiques.

Pour une présentation chiffrée des aéroports franciliens, voir dans le **dossier remis** les mises au point effectuées par Christian Laude et extraites des **cahiers d'acteurs d'ADP et d'Air France**. (Cahiers d'acteurs publiés en janvier 2011 lors du débat public du « Grand Paris »).

⁴ Le problème complexe de la gouvernance est abordé par le cahier de l'IAURIF et le colloque Ville et aéroport du 6 mai 2010

Il s'agit d'un aéroport d'une **ampleur exceptionnelle** conçu pour prendre le relais d'Orly enchâssé dans la gangue urbaine non maîtrisée. Les premières études qui ont choisi Roissy l'ont été en **1957** (la plaine de France est une zone plane ; une seule ferme a été détruite mais le cèdre majestueux a été maintenu et les expropriations très correctes rapidement effectuées).

L'aéroport de Roissy ouvert en **mars 1974** dispose depuis 2 000 de 4 pistes, 2 au nord et 2 au sud (**les doublets**) qui permettraient une capacité théorique d'environ **900 000 mouvements annuels**. Roissy est l'aéroport européen qui a les capacités techniques de croissance les plus fortes (réserves foncières et possibilités d'extension). Le site de Roissy choisi en 1964-1965 s'explique par la faible densité de population de la **Plaine-de-France**, espace agricole au nord de Paris et par sa proximité de la capitale (mais, contrairement à ce qui est dit assez souvent, dans les années 1960, la Plaine-de-France **n'était pas** « vide » et le site semblait loin de Paris !) C'est en définitive un atout majeur pour ADP par rapport à ses concurrents européens. Une plate-forme internationale est à **l'interface** de plusieurs segments géographiques.

B/ Trafic aérien.

C'est le thème le plus facile à suivre à partir de quelques articles de presse, et surtout internet, ADP, Air France-KLM et les administrations spécialisées (IATA) lesquelles fournissent régulièrement des suivis de trafic. Ce dernier est très fluctuant selon la conjoncture économique ou selon des accidents non prévisibles (le « volcan » a eu de sérieuses conséquences sur la baisse du trafic et un renouveau de ...calme pendant quelques jours !) On observe cependant une montée en flèche des compagnies à bas prix (Low coast) du fait des avantages qu'elles s'octroient ou qu'on leur octroie. Beauvais en est un bon exemple.

Le trafic s'étudie par **mouvements** (les avions) et par **passagers** (Ils ne font pas de bruit !) En 1997, au moment de la décision de construire deux doublets sur Roissy, le Ministre des transports Jean-Claude Gayssot avait « promis » que le nombre des passagers sur **Roissy** ne devrait pas dépasser 55 millions en 2 010 ! Ce qui avait déclenché la forte opposition des mouvements associatifs critiquant avec juste raison la mauvaise pertinence du choix.

Sur **Roissy**, le trafic passagers 2 008 a été de **61 Millions** (chiffre arrondi) contre 48 en 2 003 mais la tendance est à la baisse pour l'exercice 2009-2 010 avec une remontée pour 2011 (janvier à décembre 2 010, un peu plus de **58 millions de passagers**). Pour information, le trafic voyageurs sur Orly a été de 25 millions (soit plus de 83 millions pour les deux plates-formes) en 2 010. **Le Bourget** est dédié uniquement à l'aviation.

Les mouvements d'avions (= **décollages et atterrissages**) ont été de 559 816 en 2 008 et de 518 018 en 2 009. C'est ce qu'on appelle **des mouvements commerciaux**. **Chaque jour, en moyenne bien sûr, ce sont entre 1300 et 1 5 00 avions qui décollent ou arrivent sur Roissy.** Du fait des vents d'ouest dominants, on estime que 80 % des décollages se font vers l'ouest donc vers la partie la plus urbanisée du département du Val d'Oise (au sud, vallée de Montmorency, au nord, Plaine de France (cf. **Carte IGN**). Les **décollages sont plus bruyants** pour les communes les plus proches (ici, **Gonesse, Le Thillay ou Goussainville**) mais **moins pénalisants** pour les communes plus éloignées du fait de la « montée » très rapide des aéronefs actuellement. **Par contre**, les atterrissages sont gênants pour les communes éloignées du fait de l'angle d'approche plus faible (les avions par fort trafic suivent des « rails » et sont en véritable file d'attente !). Si les avions sont **objectivement moins bruyants** grâce aux **apports technologiques** (cf. **document et conférence**),

l'augmentation de la fréquence surtout lors des plages horaires de fort trafic annihile en partie les gains en question (tout au moins dans le ressenti des riverains). Aéroports de Paris considère que **l'indice annuel de gêne sonore a diminué** (c'est tout le débat actuel, cf. conférence).

Dans ce cas, la baisse de trafic (**gênante pour les aéroports et les compagnies !**) est **importante** pour les **riverains** en terme non pas statistique, mais de ressenti ou de vécu. En effet, une baisse de 6% de trafic entre 2 008 et 2 009 se traduit par une diminution de 30 000 mouvements commerciaux d'avions (soit en théorie et en moyenne, une **baisse journalière de 83 avions !**).

Le trafic par correspondance (c'est le système du Hub ou le moyeu de la roue) est tout à fait caractéristique de Roissy. Ainsi, en 2 008 ou 2 009, sur les 60 millions de passagers, plus de 31 % étaient en correspondance avec un pic sur les aérogares E, F et G (**49 % sur CDG 2**)

Les trafics s'analysent par **grand faisceau géographique**. Ainsi, au départ de Roissy, en 2 008, sur 533 575 mouvements d'avions, plus de 300 000 desservaient **l'Union Européenne** (26 pays, soit 57 % du trafic). Le trafic **domestique** concerne les liaisons internes à la France et la concurrence des TGV est comme on le sait particulièrement vive. (cf. la nouvelle ligne TGV Paris-Strasbourg qui a enlevé des parts de marché). Les associations de défense de l'environnement espèrent une réduction progressive du trafic aérien domestique.

Le **trafic de fret** est celui qui pose le plus de problèmes pour les riverains car il s'agit pour une partie au moins d'un trafic nocturne du fait du décalage horaire (cf. **FedEx, et La Poste**). **En 10 ans, le tonnage du fret a plus que doublé et est passé de 940 000 tonnes à plus de 2 millions de tonnes.** En fonction des années, ce sont 13 % des vols enregistrés sur la plate-forme qui s'effectuent entre **22 H et 7 heures du matin**. (Temps officiel de la nuit). Les riverains demandent au moins l'arrêt des vols dans ce qu'on appelle le **cœur de « nuit »**, c'est-à-dire 24 H -5 H. C'est à ce niveau que les discussions les plus serrées sont observables lors des réunions de la **commission consultative de l'environnement** (organisées par le Préfet de région, une à deux réunions par an). Mais d'autres réunions techniques ont été mises en place suite au rapport Jacques Dermagne (cf. **plus loin**).

3/ Problèmes d'aménagement et de conflictualité.

Etudier et analyser correctement l'aéroport **Paris-Roissy** (CDG en terme simple) en quelques pages relève de la gageure tant chaque élément du dossier est d'une grande complexité. **Un aéroport international comme Roissy-Charles-de-Gaulle (CDG) se traduit par des effets économiques et des influences en tant que pôle d'emploi et distributeur de richesses fiscales. Mais, ce sont aussi des nuisances phoniques et chimiques importantes** (ce qui a été pendant longtemps plus ou moins occulté). Les relations entre les villes et l'aéroport sont complexes, faites de multiples contradictions, tensions et aussi rapprochements. Une urbaniste a pu parler de **rapports de couple !** (cf. ouvrage cité en fin d'article). Du fait des nuisances, un **PEB** (plan d'exposition au bruit) est censé limiter l'urbanisation autour de la plate-forme mais les élus toute étiquette politique confondue n'ont de cesse de s'élever contre des **limitations** dans la constructibilité de leur commune !

Les **départements riverains** -Val d'Oise, Seine-et-Marne, Seine-Saint-Denis, Oise, Aisne- aussi se sentent à des degrés divers de plus en plus impliqués par l'effet économique de l'aéroport et par delà leurs propres contradictions « **jouent** » la carte aéroportuaire. Les

acteurs économiques (Chambres de commerce, agences de développement tant régionales que départementales) se sont lancés depuis quelques années dans le **marketing territorial** (Aérotropolis, **Hubstart**). Localisé sur 3 départements, l'aéroport ne relève en définitive d'aucune gouvernance et ce sont les réflexions en cours sous l'égide de l'Etat qui se proposent de créer une « **communauté aéroportuaire** » (cf. ci-dessous). Les lois de décentralisation de 1983 ont donné aux élus un pouvoir important au niveau de l'urbanisme et du développement économique. Leur implication dans ce que l'on pourrait appeler le « **dossier Roissy** » est de plus en plus importante.

Le « **Dossier Roissy** » qu'officiellement aujourd'hui on nomme « **le Grand Roissy** », expression plus médiatique est, nous semble-t-il, un dossier exemplaire d'un **non-aménagement global du territoire depuis la création de l'aéroport**. Les premières études sérieuses et solides le furent au début des années 1970 dans le cadre de rapports appelés « **Paris-Nord** ». Une partie des études fut d'ailleurs effectuée sur la Picardie et le Sud de l'Oise, ce qui était à l'époque novateur. Il s'agissait d'études de prospectives au niveau de la localisation des logements pour les actifs, au niveau des emplois (on misait sur 70 000 emplois pour 1985 !) et au niveau enfin de l'organisation de l'espace. Selon les schémas alors en vigueur, la volonté des pouvoirs publics était de limiter l'urbanisation autour de la plate-forme. Marne-la-Vallée, ville nouvelle en projet devait recevoir en grande partie l'arrivée des actifs. **Paul Delouvrier**, délégué général au district et « père » du « grand » schéma directeur régional de 1965 avait demandé instamment de « **domestiquer l'espace** » autour de Roissy, en un mot de ne pas l'asphyxier ! Mais, les **projets en cours aujourd'hui** (en particulier la réalisation d'un centre commercial géant à l'ouest de la plate-forme), **l'explosion** partout dans les communes voisines d'immeubles d'entreprises, de locaux de stockage, de zones d'entrepôts « saturent » peu à peu les environs de la plate-forme. Les conséquences en sont connues par les usagers et les actifs : embouteillage aux heures de pointe (cf. **la Francilienne**). **L'accès rapide** à l'aéroport est de plus en plus **problématique**.

Rien de ce qui avait été prévu en 1970 ne s'est vraiment réalisé et c'est plutôt **au coup par coup** que le développement des communes riveraines s'est réalisé. Certes, des schémas directeurs (SCOT actuellement, schéma de cohérence et d'organisation territoriale) ont été élaborés. Mais, situé à la **jointure des 3 départements**, le complexe aéroportuaire s'est « fabriqué » et construit très progressivement (constructions de satellites, de hangars, d'immeubles de bureaux, hôtels, etc..). Dans les années 1980, une simple photographie aérienne ou une simple carte IGN (cf. **dossier remis**) montre bien que sur 3 000 hectares, les équipements techniques et aérogares représentaient peu d'espace. On a pu dire qu'ils « flottaient » au sein de la plate-forme ! (interview de JJC en 1983).

Pour des raisons financières et aussi du fait d'une erreur grave de prospective, l'aéroport de Roissy ne fut relié à Paris par le rail qu'à partir de 1982 ! La liaison ferroviaire utilisée fut celle du RER B qui, au fur et à mesure des années, connut une augmentation considérable du trafic. D'où de graves dysfonctionnements (saturation, retards, incidents divers). **L'absence de ligne dédiée** ferrée (c'est à dire réservée uniquement aux voyageurs aériens) ainsi que celle d'une desserte interne à l'aéroport expliquent que les pouvoirs publics ont proposé depuis plusieurs années la création du **CDG Express** (mais ligne réservée aux voyageurs aériens uniquement et selon une tarification élevée) Il y a eu une forte opposition des usagers, des élus et des riverains de la ligne B et le dossier est toujours en attente.

(cf. à ce niveau **les cahiers d'acteurs sur le Grand Paris** et les différents projets de ligne de métro gagnant l'aéroport). Les usagers considèrent en effet qu'il est prioritaire d'améliorer

l'existant avant de réaliser à grands frais une ligne utilisée part des voyageurs et des cadres en partance pour Roissy). (cf. carte du dossier et mise à jour en fonction du **protocole d'accord Etat-Région**, projet de ligne 14 prolongée et autre programmation).

On estime que 80 % des salariés employés sur la plate-forme utilisent leur véhicule personnel (dispersion des lieux d'emploi sur la plate-forme, réseau de bus ne pouvant satisfaire facilement les demandes et majorité de salariés travaillant en horaire décalé) C'est donc un problème encore très mal résolu malgré tout un certain nombre de tentatives (voiture à la demande...). Le **covoiturage** semble peu utilisé et une entreprise comme **FedEx** y serait défavorable (problème d'un salarié par exemple malade !)

Le **suivi systématique** du dossier sur plusieurs années prouve que les **réflexions sur l'aéroport** ont obéi à des **fluctuations** dépendant du contexte économique, de la prise des positions des départements, et de la stratégie d'Aéroports de Paris et des acteurs économiques. **Un seul exemple** : plusieurs rapports parlementaires importants et techniques effectués à la demande des pouvoirs publics ont été réalisés dans les années 1990 (**ceux par exemple** du Rapport du Préfet Carrère en 1996 sur les deux pistes nouvelles, Rapport de François-Michel Gonnot en 2003 sur des préconisations mais avec abandon effectif d'une troisième plate-forme...) De **très importantes enquêtes publiques** furent réalisées : celle en particulier pour la création de 2 pistes supplémentaires, celle du débat public en vue de la réalisation d'une 3^e plate-forme à Chaulnes, en Picardie. Ces **moments forts** se sont traduits aussi par une réelle **mobilisation des associations de défense de riverains** avec des manifestations importantes sur la plate-forme ou à Paris. (cf. diapositives cdrom JCC). La dernière et la plus originale fut celle organisée en septembre 2008 par les élus au **Trocadéro**, à Paris, pour y tenir un conseil municipal exceptionnel. Chaque commune prenait position contre le développement de l'aéroport et contre l'approbation du PEB ! Baroud d'honneur ou manifestation uniquement symbolique ? Les grandes manifestations de masse sur l'aéroport lui-même sont par contre terminées et sans doute attireraient-elles peu de monde ? (lassitude des riverains, acceptabilité des nuisances ?)

De son côté, Aéroports de Paris, après avoir assez superbement ignoré les riverains (dans les années 1980) a été obligé sous la pression des associations et à la « demande » aussi des pouvoirs publics de sortir de son isolement et d'étudier des moyens de réduction des nuisances (ex : **nouvelles approches de trajectoires ; cf. conférence**). Il s'agit donc d'un dossier non « achevé » et en cours d'évolution. Les apports ne sont pas négatifs néanmoins : création en 1999 d'une organisation indépendante, l'**ACNUSA** (autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires), réactivation de la commission consultative de l'environnement, mise en place de commissions techniques associant riverains et administration. Cependant, le suivi de ces commissions montre aussi, **surtout jadis**, les lenteurs des réalisations (indemnisations et aides aux riverains). Depuis quelques années, on observe une reprise des négociations entre les acteurs. Mais en fait, on se heurte toujours à cette « concurrence » entre croissance du trafic aéroportuaire, développement économique, nuisances aériennes et chimiques et multitudes de projets économiques portés par les collectivités locales (communes ou /et intercommunalités). Cf. à ce niveau **l'excellent site internet Roissy-mail** réalisé par un journaliste lequel effectue un suivi hebdomadaire du sujet (mais en oubliant tout de même le problème des nuisances !).

Il s'agit donc d'un jeu d'acteurs et d'un système de rapports de force entre les uns et les autres le plus souvent empreint de conflictualité et de concurrence territoriale. En effet, la plate-forme est un équipement exceptionnel comme tout aéroport international et les

enjeux ne peuvent se lire qu' uniquement au niveau local. (cf. l'excellent article de Philippe Subra dans la revue Hérodote au sujet du 3^{ème} aéroport). Le local, le régional et l'international forment des échelles complexes, emboîtées et intimement liées. Les réflexions et études sur les **franges franciliennes** (le Sud de l'Oise en fait partie) ont bien montré l'importance capitale de la plate-forme pour tout le Bassin Parisien et ses effets inducteurs sur **tout le département de l'Oise**). Senlis, Compiègne et Beauvais sont en première ligne ! Dans ce dossier **éminemment politique**, tous les **acteurs locaux, voire régionaux, de toute étiquette politique** se sont exprimés sur le sujet et continuent plus que jamais, soit à interpeller, soit à intervenir (en tant que maire, conseiller général, député, **cf. bibliographie**).

Les **cahiers d'acteurs** sont tout à fait significatifs. **Des personnalités émergent ou se font entendre (cf. site Seine-et-Marne, Apelna, Ville et aéroports, par exemple)** d'autres sont plus oubliés ou plus discrets. Chaque époque a connu ses « **leaders** » politiques, mais le problème est crucial dans la mesure où cette multiplication d'acteurs aux intérêts divergents **complexifie le dossier**. On a pu voir en 2 010 et 2 011 un élu important faire « bande à part » et réaliser lors du débat sur Picardie-Roissy et le Grand Paris deux cahiers d'acteurs en son propre nom. Cet élu est d'ailleurs un très bon connaisseur des problèmes des transports aériens et ferroviaires.

Les **contradictions n'en sont pas moindres**. Beaucoup de communes « combattent » plus ou moins vigoureusement les nuisances phoniques, mais en même temps font tout pour attirer les entreprises pouvant bénéficier de la présence de l'aéroport. Des projets considérables autour de la plate-forme sont soit bien avancés, soit en programmation. Des communes comme **Gonesse, Goussainville et Roissy-Ville** portent depuis plusieurs années dans leurs cartons des projets d'immobilier d'entreprise considérables (beaucoup sont de la grande logistique, caractère dominant autour de l'aéroport actuellement) La plupart sont construits ou en projets avancés. Dans le secteur agricole de Gonesse (**cf. passage en car**), plus de 450 hectares de très bonne terre agricole sont appelés sans doute à disparaître pour laisser la place à un immense centre commercial et ludique, **Europa-City** (promoteur, groupe Auchan) et peut-être aussi à des entreprises qu'on espère être de pointe ! L'aménagement du grand « **Triangle de Gonesse** » accepté par la région, voulu très vivement par la commune et soutenu fortement par l'Etat est un bon exemple de cette conflictualité dans l'occupation de l'espace. (cf. carte sur l'urbanisation en 1994 soit il y a plus de 16 ans). Depuis 1994, l'urbanisation destinée au logement n'a pas beaucoup progressé ou beaucoup moins que dans les années des « Trente glorieuses » (**ère ensemblière** comme on l'a dit assez joliment !). **La consommation d'espace est générée aujourd'hui dans le secteur de Roissy par les grandes infrastructures, la multiplication des « grands » giratoires et surtout par les zones d'activités économiques.** (La surface réellement consommée en sera donnée **lors de l'excursion**).

Dans les **4 communes de Goussainville, Roissy-en-France, Tremblay et du Thillay**, selon un document de décembre 2 010, 900 000 m² de locaux d'activités étaient en cours de réalisation ou de programmation avancée. Il existe donc une **dynamique immobilière importante**, créatrice d'emplois et de richesse car tous les établissements ne sont pas que de la logistique. Mais, la « **terre agricole** » est littéralement absorbée, se vend au gré des opérations et les PLU vont de révision en révision ! Une étude fine du suivi des POS/PLU en montre facilement les effets. Les **agriculteurs** (en dissociant exploitants agricoles et propriétaires) sont pour leur grande majorité de très grands exploitants (fermes **de 500-600 hectares**, voire plus) et les soustractions de terre n'obèrent pas, sauf exception, le fonctionnement des exploitations. Cependant, le **fractionnement** des parcelles par les axes de

communication finit par mettre en péril la viabilité de l'exploitation. La Chambre d'agriculture estime que 2 000 hectares d'un seul tenant sont une surface nécessaire pour la survie de l'agriculture en zone périurbaine. (**cf. sur site internet à EPA Plaine de France** la lettre n° 10 de 2 010 consacrée aux problèmes de l'agriculture et du foncier dans le secteur de Roissy).

D'autres contradictions sont à signaler : beaucoup d'entreprises emploient une main d'œuvre salariée immigrée (exemple dans la manutention et les services de nettoyage) en majorité résidante en **Seine-Saint-Denis** ou dans certaines communes de l'est du Val d'Oise. A l'inverse, beaucoup (mais pas tous) de cadres ou d'employés d'**Air-France** ont choisi le **Sud de l'Oise** aux qualités de vie agréables pour lieu de résidence ! Une carte sociologique du lieu de résidence des actifs par catégorie serait tout à fait intéressante. Sans polémique aucune, c'est le département du Val d'Oise qui en 1999 a tout fait pour faciliter l'arrivée de **FedEx** (entreprise de logistique américaine) dont on sait que les avions circulant de nuit sont particulièrement bruyants ! On a pu parler de « pont d'or » accordé !

4/ Riverains, associatifs et nuisances aériennes : (Les nuisances aériennes phoniques et chimiques) et les problèmes de l'urbanisme.

Ce sujet est bien évidemment un thème fondamental. (Cf. tous les sites internet sur les nuisances aériennes). L'**ADVOCNAR** a réalisé en octobre 2 010 une intéressante synthèse sur ce sujet, mais malheureusement non mise sur internet.

C'est un sujet d'une **extrême complexité** qu'il est **impossible** de résumer correctement en quelques lignes. Il semblerait que plus de 2 millions de personnes soient survolées en région Ile-de-France par des avions à moins de 3 000 mètres et plus de 600 000 à moins de 1 000 mètres (en majorité dans le Val d'Oise). **Le seul trafic aérien de Roissy émettrait autant de polluants que le périphérique parisien** (Source AIRPARIF, études récentes de l'Institut de veille sanitaire, et étude lourde en cours par la Région). L'**aéroport** est concerné par un **PEB (plan d'exposition au bruit)** lequel régleme la constructibilité au niveau de l'urbanisme et définit **4 zones graphiques**. L'indice LDEN (Level Day Evening Night) sert à quantifier l'exposition au bruit pour la détermination du PEB). Le **PGS** (plan de gêne sonore), aux limites beaucoup plus petites délimite les zones dans lesquelles les riverains peuvent bénéficier d'une aide à l'insonorisation des logements. (**cf. conférence**)

L'**environnement géographique** est tout empreint de conflits et les associations de défense de l'environnement sont des acteurs aujourd'hui écoutés mais pas forcément entendus, c'est-à-dire que les mesures d'atténuation du bruit qu'elles demandent n'entrent que progressivement en vigueur. Les sites internet permettent de pallier le manque de document écrit (cf. **AreC** : association pour le respect de l'environnement et du cadre de vie concerne la Plaine de France. Elle existe depuis 1978 et publie régulièrement un bulletin. L'**ADVOCNAR** (association de défense contre les nuisances aériennes) a été créée en 1984 et publie des documents sur internet. D'autres mouvements associatifs se sont récemment fédérés ou créés (on pourra facilement les retrouver sur internet, ainsi le collectif associatif du refus des nuisances aériennes – **CIRENA** - dont le siège est dans les Yvelines à **Conflans-Sainte-Honorine**). Plus récemment, une **convergence associative entre riverains et élus** s'est mise en place. Les modifications récentes de trajectoires ont entraîné **depuis 2 002** de facto la naissance de nouvelles associations. Plus jeunes, elles sont parfois plus virulentes. Le bruit **secrète** donc au fur et à mesure de **nouveaux opposants** géographiquement différents.

Leur histoire mériterait d'être faite.⁵ La première association qui remonte à la création de l'aéroport en 1974 avait réalisé un bulletin très combatif voire acide (!) et dont le titre concurrent de celui officiel de l'aéroport s'appelait « **Entre Riverains** ». Celui d'Aéroports avait pris le titre d'**Entre Voisins** ! Les archives d'Entre Riverains ont malheureusement disparu à la mort de son Président (elles étaient accumulées dans un garage de Goussainville !). Le regroupement associatif départemental **Val d'Oise Environnement**, né en 1994, mais dont la compétence n'est pas seulement liée au fait aéroportuaire joue un rôle important comme les autres dans **les réunions et commissions administratives**.

Les **associations de riverains et de défense de l'environnement**, nombreuses et existant depuis l'ouverture de l'aéroport (**voire avant**) se sont renforcées et exercent un rôle non négligeable dans les **négociations** qui se nouent entre Aéroports de Paris et elles-mêmes. Elle sont devenues pour l'Etat et pour l'aéroport un acteur incontournable ou tout au moins obligatoire. Si **des améliorations sensibles et réelles au niveau des nuisances phoniques ont été réalisées depuis une trentaine d'années**, c'est sans doute, nous semble-t-il, **grâce à leur action militante et aussi grâce aux progrès techniques que la recherche au niveau des motorisations des avions** a permis (cf. sites **ADVOCNAR, AREC**). Leur position a évolué sensiblement ces dernières années. Après avoir surtout réclamé dans les années 1990-2000, **la réalisation d'un 3^e aéroport en-dehors des limites de l'Ile-de-France** et l'utilisation pour le **fret de l'aéroport de Vatry** dans la Marne, elles défendent dans les instances administratives (commission consultative de l'environnement en particulier) **un couvre feu nocturne** comme cela existe sur beaucoup d'aéroports internationaux. Mais, ainsi qu'on l'a souligné en janvier 2011 lors des **Assises sur Roissy**, l'arrêt des vols de nuit signifierait « le départ » immédiat de FedEx et poserait de sérieux problèmes pour la postale. Des **mesures de réduction de bruit** en période de nuit ont cependant été annoncées récemment par la ministre de l'Ecologie Nathalie Kosciusko Morizet : interdiction des avions « bruyants » la nuit en particulier. Les pouvoirs publics se refusent donc à fermer la plateforme la nuit. (cf. **détails précis dans la conférence sur ce sujet**).

La **DGAC** (direction générale de l'aviation civile) travaille depuis plusieurs années à la procédure dite de « **descente lisse** », c'est-à-dire celle qui permet à un avion d'atterrir selon une pente progressive moins bruyante pour les riverains. Tout changement de trajectoire est **infiniment complexe** du fait de l'encombrement du ciel aérien qui ne se mesure pas seulement au niveau national mais au niveau européen. Les réglementations aériennes et la lutte contre les nuisances se font selon les directives européennes. (cf. **sur internet le détail de réglementations très complexes**).

Les **associations** relèvent d'un territoire géographique précis et par définition « privilégient » en quelque sorte les populations vivant dans leur secteur. L'**AREC** intervient sur le nord, c'est à dire en Plaine-de-France, encore agricole et moins peuplée alors que l'**ADVOCNAR** « travaille » beaucoup plus sur la Vallée de Montmorency, plus de 300 000 habitants ! Le décollage « sur la Plaine de France » des avions les plus bruyants (la nuit) ne peut qu'interpeller l'association de l'**AREC (réunion publique du 25 février 2011)**.

5/ Emploi, polarisation et mesures en cours des projets d'aménagements.

(Nb, Cette partie **très sommaire** esquisse seulement quelques points.)

⁵ Que nous publierons dans un prochain ouvrage

La plate-forme est en effet une entité technique de plus de 3 000 hectares qui fait travailler (mais pas en même temps !) plus de 90 000 personnes et est concernée par un peu plus de 750 entreprises. C'est tout de même considérable. Roissy est donc le **premier pôle d'emploi** du nord francilien et le premier pour la **croissance relative** au niveau des effectifs. (cf. toutes les études actuelles). Mais **l'influence géoéconomique** par le biais des entreprises de sous-traitance est beaucoup plus forte. Les chiffres toujours cités demanderaient une véritable analyse scientifique (1 500 emplois par million de mouvements). Dans **l'aire géographique** soumise à l'influence de Roissy (aire que l'on peine d'ailleurs à définir correctement et il est vrai que c'est loin d'être facile !) ce seraient environ **120 000 emplois indirects** supplémentaires concernés. Il s'agit donc d'un **pôle d'emploi de niveau régional**. Les **départements riverains** et **l'Oise** en particulier sont concernés au premier chef, voire l'Aisne aussi. Il est nécessaire de faire attention cependant à la lecture de certains documents officiels qui « gonflent » un peu fictivement le nombre des actifs impliqués par l'activité induite par l'aéroport !

Des études semblent être en cours sur ce sujet. L'expression de « **Grand Roissy** » actuellement utilisée par les pouvoirs publics témoigne de **l'importance stratégique** donnée à la plate-forme tant par l'Etat que par la Région (cf. sur **site internet** les pages consacrées à ce sujet par le **projet de SDRIF** : schéma directeur régional d'Ile-de-France, lequel n'est toujours pas approuvé par l'Etat). Le vote de la loi dite du Grand Paris en juin 2 010 obligera le Conseil régional à la mise en révision du SDRIF. Des **contrats de développement territoriaux (CDT)** « inventés » par la loi du grand Paris et dont le détail ne nous est pas connu sont d'ores et déjà en cours de réflexion sur **le sud de la plate-forme** (Tremblay) et **sur le secteur de Roissy** (secteur de l'EPA). Il s'agit de mutualiser les « **efforts** » de l'Etat et des **collectivités locales** pour aboutir dans les années qui viennent à des projets urbains contractualisés et non pas imposés. L'Etat n'a pas voulu choisir ici la procédure de l'OIN (opération d'intérêt national) plus adaptée aux territoires en très grande difficulté sociale. Il est possible aussi que l'OIN n'y soit pas pertinente ?

La **polarisation** exercée par l'aéroport se voit très bien sur **les cartes de flux d'actifs** (les migrants alternants) Cf. en particulier le site internet sur le **débat public Picardie-Roissy** (nombreuses cartes utiles) **Rappel** : les élus de l'Est du Val d'Oise ont manifesté leur opposition forte à une liaison par rail entre Creil et l'aéroport par peur d'une concurrence jugée déloyale pour les actifs du Val d'Oise ! Les **problèmes d'environnement** réels d'ailleurs de la future ligne ont joué aussi dans cette opposition.

Les **réflexions sur l'aéroport et son environnement proche** ont été relancées, il y a près de 4 ans en 2 007, lors de l'inauguration par le Président de la République du terminal S 3 : « **Un aéroport est un endroit magique et il faut développer Roissy, je vous y aiderai !** » C'est ce moment qui fut choisi par Nicolas Sarkozy pour « lancer » les ateliers sur le **Grand Paris**. Le gouvernement demanda à Jacques Dermagne, Président du CES national (conseil économique et social et environnemental) de lui faire des propositions concernant l'aéroport. En novembre 2 008, le rapport fut rendu public sous le titre « **Pour un développement durable de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle** ». Les **35 propositions** remises par la commission se sont révélées semble-t-il assez timides sur les problèmes de nuisances ; par contre des avancées ont été faites au niveau des aspects d'aménagement : propositions de création d'une **communauté aéroportuaire** par exemple (cf. **site internet**). Les réflexions sur le Grand Paris (Mission **Michel Blanc** jusqu'à l'été 2 010) et la volonté du Préfet de Région d'Ile-de-France, Daniel Canépa de donner corps aux préconisations de la Mission Dermagne expliquent la tenue des « **Assises du Grand Roissy** » en janvier 2 011.

Quelques questions en guise de Conclusion.

De **très nombreuses questions** restent posées : avenir du trafic aérien à court et moyen terme, devenir de la plate-forme de Roissy face à l'évolution du trafic, augmentation du prix du baril de pétrole, urbanisation et nuisances...). Les travaux et études en cours diligentés dans le cadre de la **Mission Dermagne** se traduiront sans doute dans les mois à venir par des avancées au niveau de l'aménagement spatial autour de Roissy. Présentement, **l'hinterland** autour de Roissy a été construit au coup par coup sans véritable cohérence, en fonction des politiques départementales et communales. Des projets se feront probablement (liaison **rail Creil-Roissy sûr, le barreau de Gonesse, projet ferroviaire entre les lignes D et B du RER, incertitude**). **L'immobilier d'entreprises** autour de l'aéroport est comme dit « boosté » par l'aéroport mais ce, sans trop de cohérence non plus (**entrepôts et logistique dominant**). La fonction technopolitaine et métropolitaine que l'on espérait ne s'est pas faite. Certaine thèse remet même en question le fait que l'aéroport soit vraiment autant créateur d'emplois et de richesses qu'on le dit habituellement. Pour l'auteur de cette position, l'aéroport ne serait pas un véritable pôle d'emploi mais bien plutôt **un pôle d'activités** !⁶ En effet, le secteur de Roissy reste encore **dominé** par les activités liées au transport et à des branches professionnelles spécifiques (10 seulement sur 40 selon l'auteur seraient représentées sur la plate-forme : aéronautique, logistique, nettoyage, gardiennage...). Des signes d'évolution se manifestent cependant (installation d'entreprises de maintenance ou de motoristes, exemple EADS). Il est probable que **Le Bourget** se spécialisera dans les industries induites par l'aéroportuaire.

Le projet d'un 3^e aéroport était-il pertinent et réalisable ? Ou un autre **système aéroportuaire** serait-il envisageable comme le propose depuis plusieurs années le maire de Gonesse (cf. **site Villes et aéroports**). On entend parler « toujours » dans certains milieux de l'idée de réaliser une quatrième plate-forme (Orly, Le Bourget, Roissy) dans un secteur peu peuplé (en **Picardie** !) mais de niveau européen celle-ci étant reliée aux autres aéroports par des liaisons ferroviaires extrêmement rapides. L'absence d'« argent » interdit pour l'instant cette perspective ! Par ailleurs, la quatrième plate-forme obligerait à une totale réorganisation des équipements et à un « déménagement » ou tout au moins à une réorganisation spatiale des grandes compagnies (Air France KLM). On en imagine les problèmes ! Il nous semble que l'occasion a été manquée pour une meilleure redistribution des trafics aériens. Il est probable que **Chaulnes** posait aussi des problèmes. (cf. la très bonne présentation de ce sujet par Philippe Subra dans la revue Hérodote). Des **carburants alternatifs** sont en voie d'expérimentation et des avions moins polluants tant au niveau du bruit que de la pollution chimique sont également en projet (cf. articles récents d'**Air et Cosmos**). Mais, si aucune association de riverains **ne refuse l'aéroport**, au nom de l'intérêt général car c'est une **pièce importante, voire capitale**, pour une métropole internationale, par contre, le **marketing territorial** existant aujourd'hui nous semble être inquiétant. La quasi privatisation d'Aéroports de Paris, laquelle en fait une véritable entreprise et non plus seulement un transporteur comme c'était le cas jadis, va dans le sens d'une valorisation d'une politique tout « azimut » de son développement. Ces facteurs et d'autres aussi entraînent de facto **une course sans fin** pour une croissance de Roissy et **ce au détriment de la qualité de vie des riverains**. Les efforts pour réduire les nuisances sont réels et reconnus par les associatifs, mais les techniques ont leurs limites.

⁶ On en trouvera l'explication dans les articles récents de Jacqueline Lorthiois, *Roissy un mirage blanc*, Territoires, juin-juillet 2010 et *Roissy, histoire d'une mystification*, revue Pour, juillet 2010, n° 205-206

Le trafic aérien est très sensible aux fluctuations économiques. Toutes les thèses ont été soutenues y compris celles portées par des partis politiques (exemple, Les Verts- Génération Ecologie). Ils font observer qu'il serait beaucoup plus judicieux de ne pas importer des marchandises qu'il est possible de produire en France (voir aussi toutes les réflexions bien connues au niveau de la mondialisation). Selon ce parti politique, le trafic aérien ira en décroissant. La thèse ne fait pas l'unanimité loin de là. La **mondialisation** avec ses effets pervers et la montée en puissance de la Chine et des autres pays émergents ne pourra que faire croître le trafic aérien (articles nombreux sur ce sujet). Peut-être, dit-on, le trafic se stabilisera du fait de l'utilisation de très gros porteurs (ex A 380 et avions du futur) et du fait d'une **obligatoire meilleure gestion du ciel aérien**. Celui-ci est très encombré et embouteillé en particulier dans l'espace européen. Comparer comme on le fait sans cesse Roissy aux autres plates-formes géantes des USA ou des pays du Moyen-Orient (Dubai) et de l'Asie (Singapour ou Hong Kong) nous semble être peu pertinent. S'il est bon de chercher chez les « voisins » les bonnes procédures (comment un aéroport a été relié correctement à la ville centre par exemple, comment il a su renouer le dialogue avec les riverains...), les conditions géographiques ne sont pas les mêmes. Dubai n'est pas dans le même environnement pour ne prendre que cet exemple. Par contre, comparer la situation française avec les **aéroports européens** relève du bon sens et c'est ce que font les différents colloques actuels. Le fait aéroportuaire français est déterminé par l'Europe (directives, concurrence entre les aéroports, Londres et Paris par exemple). La grave crise financière à laquelle Air France est soumise aujourd'hui contribue à augmenter l'**emport** des avions (c'est à dire le remplissage). Les lignes TGV existantes et celles probablement construites dans le futur assez proche (bouclage autour de Paris) pourront prendre des parts de marché sur les liaisons courtes (500 km) mais quant au niveau de l'**international**, il est probable que le trafic aérien a encore de beaux jours devant lui !⁷

Comme on a pu le dire sous **forme de boutade**, les planeurs eux aussi fond du bruit ! Sauf erreur de notre part, aucune prospective sur l'évolution réelle des effets du trafic aérien et des ses conséquences sur le secteur de Roissy ne semble avoir été publiée ? Y a-t-il eu des études fines et sérieuses effectuées à ce niveau ? Nous l'ignorons. Le **Grenelle de l'environnement** a été décevant sur les problèmes aéroportuaires (**le kérosène n'est pas taxé !**) Roissy, rappelons-le, est « conçu » pour un trafic de 900 000 mouvements ! Les problèmes de **santé publique** certes en cours de recherche sur le secteur de Roissy ont été trop longtemps négligés et le retard de la France à ce niveau est flagrant. **Autant de questions** qui restent selon nous en suspens.

Mais une seule nous semble tout à fait **impérative** ; l'espace géographique aéroportuaire quel que soit le nom qu'on peut lui donner se doit d'avoir, sans jeu de mot un « **pilote** » ! Il y va de **l'avenir de tout le nord francilien** et d'une partie du Bassin Parisien. C'est d'ailleurs la conclusion forte du débat cité précédemment (Les Assises).

..... **Un dossier à suivre et non fermé !**

⁷ Les idées émises ici ne sont nullement personnelles ; elles expriment ce qu'il est possible de lire ou d'entendre et elles restent en définitive fort banales. En 2007, Ségolène Royale avait souligné que si elle était élue Présidente de la république, elle rouvrirait le dossier du « Troisième aéroport ». Comme tout équipement de taille nationale, le « dossier Roissy » relève des pouvoirs publics au plus haut niveau.

Bibliographie commentée.

Elle a été **réduite au minimum** et basée sur ce qui est consultable aisément sauf quelques références d'intérêt historique mais semblera **sans doute déjà assez démesurée** ! Un inconvénient majeur : hormis une **étude** de l'IAURIF (IAU aujourd'hui, institut d'urbanisme et d'aménagement de la région Ile-de-France) que l'on peut **acquérir** ou **consulter sur internet** (mais un peu technique d'utilisation pour les cours), il n'existe présentement aucun ouvrage simple qui fasse le point de la question sur toutes les thématiques. (Pas de Que sais-je ? par exemple). Or, la **littérature « grise »** sur Roissy est **immense** et toute une série d'études sont en cours d'ailleurs. Internet est donc fort utile (cf. **Roissy, aéroport et commune sur Wikipédia, bien faits et à jour**) mais oblige à une « navigation » en fait assez longue. Cependant très pratique pour extraire des cartes, des tableaux ou des statistiques. On peut cliquer aussi sur Plaine de France. Des présentations de ce secteur géographique ont été plus ou moins réalisées. (Des extraits du cahier du CREPIF se retrouvent par hasard...). Il est possible que les travaux consécutifs à la **Mission du « Grand Roissy »** (diligentés par le Préfet de région) et en cours d'élaboration donnent lieu à des publications officielles. Les **Assises du Grand Roissy** (journée précieuse de débats et de mises au point) feront l'objet d'un compte-rendu exhaustif remis aux participants. Le rapport de **Jacques Dermagne** (35 propositions et conclusions de 2 008) est disponible sur **site internet**.

La **Plaine de France** qui est le support géographique a fait l'objet de quantité de travaux ou d'études plus ou moins internes fort utiles. Là aussi, rien de vraiment publié (mais voir à ce niveau les ouvrages généraux universitaire qui en font toujours une analyse). Cependant, si on a le temps, on pourra cliquer sur le site régional : **projet de schéma directeur régional**. Le document de synthèse non approuvé encore par l'Etat renseigne très bien sur ce secteur (cf. en particulier **fuseau nord**)

Cartes : cartes IGN au 1/ 25 000 ° Forêts de Montmorency et Dammartin-en-Goelle. Le montage permet de visualiser l'ensemble du nord de l'Ile-de-France. Les élèves voient ainsi la plate-forme et les environs. On pourra retrouver **facilement sur internet** les cartes des PEB et du PGS ainsi que des cartes de flux de trafics ; (cf. **l'actuelle enquête publique**, mars-avril 2 011, mise sur internet ; très nombreuses cartes fort intéressantes, utiles pour intéresser les élèves et **effectuer éventuellement des TD**. (Aller sur site ADVOCNAR qui conduit facilement aux dossiers de l'enquête. (cf. **Les lignes de trafic en « feu d'artifice »** !)

Plate-forme de Roissy : (Maison de l'Environnement) des ingénieurs de la DGAC sont présents deux journées par semaine à la Maison de l'Environnement de l'aéroport sur Roissy pour renseigner le public et répondre à tout type de question (**hall fort intéressant pour les cartes, photographies aériennes, maquettes et écrans de visualisation du trafic aérien**).

Tous les **ouvrages récents universitaires** ou autres sur la ville, les métropoles et les transports abordent d'une manière plus ou moins importante le sujet. Roissy et Orly sont plus ou moins étudiés. Il en est de même pour les collections universitaires d'ouvrages consacrés à la France. Mais, en général, **pas à jour** sur l'aéroport de Roissy.

1/ Ouvrages généraux sur le transport aérien et problèmes s'y rapportant.

- ⇒ Nuisances urbaines, polarisations sociales et inégalités environnementales, le cas du bruit des transports aériens (in Ville et Environnement, direction Elisabeth Dorrier April, 2 006, chapitre 9)

- ⇒ Guillaume Faburel, Le bruit des avions, évolution du coût social. Entre évolution et territoire, Presses des Ponts et Chaussées, 2 001, 350 p. (haut niveau, très technique mais peu utilisable pour les cours sauf le chapitre 4 page 117 à 153). L'auteur a beaucoup travaillé sur les problèmes fonciers et immobiliers générés par les aéroports (en particulier celui d'Orly). Il intervient régulièrement dans les **colloques** organisés par villes et aéroports.
- ⇒ Pierre Merlin, Le transport aérien, Que-sais-je ? 2 002, n° 3652 (pratique et synthétique)
- ⇒ Pierre Merlin, Les aéroports, Notes et étude documentaire, Documentation française, juillet 2 000 (très utile malgré la date)
- ⇒ Monique Dacharry, Géographie du transport aérien, Litec, 1981, 370 p. (excellent ouvrage, facile à lire, mais non remis à jour, pose très bien les problèmes d'aménagement des aéroports internationaux, a gardé tout son intérêt)

Les **revues spécialisées** dans le transport aérien apportent quantité de renseignements mais peu faciles à l'évidence à consulter (pour information, Aéroports Magazine remplacé par **Air et Cosmos**)

2/ Ouvrages sur Roissy.

La **littérature grise est immense** et une partie seulement est consultable (dossiers d'enquête, rapports administratifs, études effectuées par les départements). Cela obligerait à effectuer une véritable bibliographie sans utilité pratique en l'occurrence pour les enseignants. Mais ce sont ces dossiers qui constituent un corpus documentaire de tout premier ordre. (Les **archives d'ADP** sont localisées à Orly mais non ouvertes au public sauf autorisation). Aucun centre de documentation parisien ne recueille les dossiers (sauf bien évidemment dans les services spécialisés **mais en interne**). Le **centre de documentation** de l'IAURIF (15 rue Falguière, 75 015 Paris) est cependant particulièrement intéressante; ouvert tous les jours ouvrables et ce en continu. (**Capital pour la région parisienne**)

Principaux sites internet :

- ⇒ **Transports aériens** : cf. sur internet <http://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/> (Bulletin d'information sur le trafic aérien en Ile-de-France ; cf. aussi DGAC <http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Secteur-Aerien,1633-.html> (Tous les sites officiels sont bien faits et riches d'informations).
- ⇒ **Rapports de la Cour des comptes** (site internet) : présentation du trafic aérien, des problèmes et de Roissy- Orly <http://www.ccomptes.fr/fr/CC/Accueil.html>
- ⇒ **ACNUSA Rapport annuel d'activité (capital)**, haute autorité indépendante <http://www.acnusa.fr/>
- ⇒ **Ville et aéroport**, ouvrages et rapports mis en ligne (Présidé par Jean-Pierre-Blazy, maire de Gonesse et Président de l'association, colloque annuel) <http://www.villaeroport.org/index.php>
- ⇒ **Aéroports de Paris** (cf. sur le site bien évidemment <http://www.aeroportsdeparis.fr/adp/fr-fr/Passagers/accueil/>), Aéroports de Paris a publié **deux très intéressants ouvrages** :
 - ◆ **Aéroports de Paris, un regard sur le monde**, 128 p, novembre 2 005 (intéressante synthèse)
 - ◆ **L'aéroport de Roissy**, ouvrage collectif, Aéroports de Paris, 1995 non paginé, (**excellent historique** très bien illustré de l'aéroport Charles-de-Gaulle, très belle cartographie)

⇒ **Maison de l'Environnement (Roissy)**

http://www.entrevoisins.org/maison_environnement/cdg/Pages/venir_a_la_mde.aspx Beaucoup de brochures, dépliants du plan de masse de la plate-forme, cartes et plans ont été à des dates diverses publiés par ADP et diffusés par la maison de l'Environnement.

⇒ **Entre Voisins**, Magazine des aéroports franciliens pour leurs riverains (cf. site <http://www.entrevoisins.org/Pages/default.aspx>), capital pour les informations et le suivi des aéroports de l'Île-de-France (cf. aussi le Bourget et les aérodromes de loisirs) **Mine d'informations et excellentes mises au point techniques sur tous les aspects du sujet.** Des numéros thématiques (emploi, réduction du bruit, actualités sur le fonctionnement de Roissy, Orly et Le Bourget) sont régulièrement effectués. (Nombreuses mise en ligne)

⇒ **Les débats sur le Grand Paris et Arc express** (octobre 2010 à janvier 2011) ont donné lieu à **plusieurs dizaines de cahiers d'acteurs** dont certains sont des « mines » de renseignements pour le « fait » aéroportuaire. <http://www.debatpublic-reseau-grandparis.org/> (cf. site internet **débat grand paris**, Roissy, Aéroports de Paris, Air-France, Pays de Roissy, communauté de communes du Pays de Roissy, office de tourisme, Dammartin-en-Goële, SIEVO Val de France et Gonesse, Mitry-Mory, Paris nord II, Le Bourget, Seine-et-Marne, val d'Oise...). Ce sont des cahiers **bien évidemment argumentaires** et orientés, mais les informations sont toujours **très utiles**. Les Présidents des commissions de débat public remettront dans quelques semaines leurs rapports (**mis sur internet**). **Le secteur de Roissy est identifié par le « Grand Paris » comme site de développement et secteur stratégique.** Beaucoup de cahiers d'acteurs ont abordé le problème clé de Roissy (la liaison ferroviaire, les projets d'aménagement et les demandes). Par ailleurs, les **verbatim** de toutes les réunions publiques ont été mis en ligne (cf. **au nom des communes** des lieux de débat, réunions dites de proximité, ex : Gonesse, Mitry-Mory...). **Une mine d'information.**

⇒ **Les associations de défense de l'environnement** ont toutes des sites internet et qui permettent d'avoir **pour des cours** des mises au point (cartes, mises au point, rapports d'activité, suivi de la presse, directives européennes... **On ira sur les sites** : nuisances aériennes, CIRENA <http://cirena.net/>, AREC <http://arec.free.fr/start.htm>, ADVOCNAR <http://www.advocnar.fr/>, IDFE <http://www.idfe.eu/>), au total aussi, beaucoup d'informations.

⇒ **Les blogs des élus** sont à l'évidence des sites de **grand intérêt**. En fonction des **élections** (cantonales en particulier, mais aussi régionale et législatives voire présidentielle !) mais pas seulement d'ailleurs, on pourra voir sans aucune exhaustivité bien sûr (ni choix politique !) les sites de Yves Albarélo, Jean-Pierre Blazy, François Asensi (Député maire de Tremblay-en-France), Yannick Paternotte (maire de Sannois, Député de l'Est du Val d'Oise et défenseur du transport de fret par TGV) et bien d'autres aussi... Les conseillers généraux et les maires s'expriment de plus en plus sur le sujet et les formations politiques qu'on ne citera pas ici interviennent régulièrement ! Ne pas oublier Meaux intéressée par Roissy et dont le maire est Jean François Copée. La **Picardie**, y compris l'Oise, est moins « présente » dans le débat, sauf pour le débat public « **Picardie Roissy** » de juillet 2010 auquel on renvoie (**très nombreux cahiers d'acteurs**).

Pour une **préparation des cours** et une **vue d'ensemble des problèmes**, deux documents **essentiels**, mais qui éludent pratiquement les problèmes des nuisances phoniques et chimiques.

- ⇒ **Aéroports et territoires**, Cahiers de l'institut d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Ile-de-France (IAURIF), direction d'**Etienne Berthon**, n° 139-140, 2 004, 280 p. (**et bibliographie**) en vente à l'IAURIF au prix de 17 euros mais disponible aussi sur internet (cf. IAURIF, publications et cahiers). **C'est l'ouvrage de base (le concept de hub est fort bien expliqué)**, des pages un peu technique mais claires et toujours remarquablement illustrées permettent de voir les problèmes spatiaux du sujet. <http://www.iau-idf.fr/>
- ⇒ **Bilan économique et social du comité d'expansion économique du Val d'Oise** (cf. <http://www.ceevo95.fr/>, clic sur volume bleu, bilan), bilan annuel mis sur **internet** depuis plusieurs années (cf. les pages toujours très claires et pratiques sur le **trafic aérien**), des pages sont consacrées aussi en milieu d'ouvrage aux problèmes d'aménagement de **l'Est du Val d'Oise** (communes riveraines de l'aéroport de Roissy). Le Bilan est une mine d'information et on peut signaler que c'est le seul département de la région francilienne à publier depuis 1983 un tel document. La « partie » emploi (toujours fort intéressante) constitue l'essentiel du document. On pourra se reporter aussi à la revue éditée par le **CEEVO** et mise sur internet : **l'économie en Val d'Oise** (beaucoup d'informations sur les entreprises liées à l'aéroport et sur le **concept du hub** et les évolutions actuelles, **Hubstart** en particulier), cf. aussi les sites de **Datagora** et **Carex** (projet de TGV pour le fret) Très **bonnes mise au point**.

Pour un suivi « permanent » du dossier « Roissy », il existe une **source inclassable et hors pair** (mine de renseignements et d'informations à la semaine !) à savoir le site **Roissy mail** animé par un journaliste : actualisation des données par semaine voire plus et publication régulière d'un magazine très largement diffusé dans le secteur (anciennement **Bénéfice net** et devenu **Roissy mag**). Tous les aspects sont abordés y compris les aspects politiques et sociologiques. C'est le « journal » lu par les acteurs économiques et le monde « roisséen ». Les aspects économiques sont privilégiés. Une **grande carte géoéconomique** du « grand Roissy » est régulièrement publiée et mise en ligne (on la voit dans les restaurants et les cafés du secteur de Roissy !). <http://www.roissymail.com/>

3/ Les aspects géographiques et historiques de la problématique « roisséenne ».

Les rapports des années 1970 ne sont pas cités pour des raisons évidentes (ils sont quasiment introuvables). Par contre la bibliothèque municipale d'Amiens a conservé dans son fonds documentaire des publications concernant l'aéroport de Roissy ! On citera pour leur intérêt du fait de leur localisation « picarde » : la revue **Picardie Information** (était tout à fait intéressante), collection à la BM d'Amiens.

Une bonne partie de la **Picardie** étant concernée par les **effets induits** de Roissy, ce sujet a été abordé de très nombreuses fois soit par la presse régionale (cf. la presse économique, **Picardie La Gazette**) soit par des **études de l'INSEE** Picardie (tout est en ligne) soit par les **études de la région** (en ligne également). Cependant, l'ancienne **DRE** (direction régionale de l'équipement de Picardie) a publié des rapports internes au sujet mais a **mis en ligne** une très intéressante mise au point (avec une **carte originale** des intercommunalités).

Les Rapports Paris Nord (cahiers de l'OREAP) sont consultables à la **bibliothèque d'Amiens** et un certain nombre de cahiers de l'OREAP doivent y être aussi. Voir si l'excellente revue **Agir** de 1975 a été mise en archive (excellente présentation du Sud de la Picardie face à Roissy et carte de synthèse en couleur, introuvable à notre connaissance à Paris !)

On pourra consulter les **cahiers de l'OREAP** présentant les projets des années 1970 pour le **Sud de la Picardie** (et le reste de la Picardie !) ; rappel : le remarquable **Atlas de la Picardie** (années 1970-1980)

Cf. sur internet, Les dossiers de la DRE Picardie, De l'aéroport à l'aéroterritoire : enjeux spatiaux d'une infrastructure aéroportuaire, n° 45, novembre 2 007 (remarquable)

Roissy et l'aménagement régional

L'IAU avait publié dans les années 1989 d'excellentes synthèses (rédaction **Etienne Berthon**) non référencées ici mais dont l'existence est à connaître pour un Professeur allant travailler un jour à l'IAURIF.

Le **site de l'IAURIF** (aller sur ce sigle) permet facilement de consulter beaucoup de travaux sur l'Ile-de-France dont certains ont rapport au sujet

Il y a déjà longtemps **deux colloques universitaires** avaient abordé le sujet mais les ouvrages sont devenus très difficiles à consulter et ont fait l'objet de **deux cahiers du CREPIF** (centre de recherches et d'études sur Paris et l'Ile-de-France, publication arrêtée aujourd'hui). Ils apportent des données anciennes mais intéressantes pour une vision à plus long terme.

Consultables dans quelques rares bibliothèques parisiennes.

- ⇒ **Les aérovilles : nouveau concept d'intercommunication et de localisation d'entreprises**, juin 1989, n° 27 (importante bibliographie à jour à l'époque de JCC), 159 p. (le problème des nuisances avait été totalement gommé et réduit à 5 lignes !)
- ⇒ **Le Pays de France : quarante ans de mutations, 1953-1993, l'impact de Roissy-Charles-de-Gaulle, mars 1994**, N° 46, 188 p. (utile pour l'analyse géographique de la Plaine de France et état des réflexions sur l'aménagement du pôle aéroportuaire avec intervention sur la Mission Michel Quatre), par Jean Bastié et Jean-Claude Cavard, coordonnateurs du colloque de juin 1993 (les cahiers sont les actes du colloque).

4/ Autres.

La **presse locale** est bien évidemment d'une très grande richesse sur le sujet. Elle a donné assez régulièrement des articles de base et constitue une source de tout premier plan mais ne peut se consulter pratiquement dans les Archives départementales. Pour des raisons évidentes, nous n'en avons pas cité les articles fondamentaux (plusieurs dizaines !).

Quelques études, rapports et surtout dossiers de presse peuvent se retrouver (à des degrés très divers d'ailleurs) dans les centres de documentation des départements franciliens. La mise sur site de plus en plus d'études ce dont il faut se réjouir permet de combler au moins partiellement le manque suivant, à savoir, l'existence d'un véritable centre de ressources dédié aux activités aéroportuaires mais largement ouvert au public. Ce serait aussi un moyen de rapprocher le citoyen du milieu aéroportuaire. Il manque peut-être aussi sur Roissy un petit ouvrage de synthèse (type Que sais-je ?) capable de regrouper tous les éléments d'un dossier éminemment complexe et conflictuel.

Le premier Président des aéroports de Paris, **Pierre Cot**, remarquable manager et brillant technicien avait été l'auteur d'un excellent Que sais-je ? sur les transports aériens. **A lire si on le retrouve.**