

# Portrait d'un aéroport

## Extrait du cahier DUCSAI 3<sup>ème</sup> aéroport

La création d'un aéroport bouleverse profondément le paysage. Sur et autour de la plate-forme elle-même, des installations nécessaires au fonctionnement du trafic aérien ou induites par les activités portuaires viennent s'implanter. Quelles sont-elles et à quelles réglementations sont-elles soumises ? Le débat public a montré les efforts à accomplir pour concevoir un aéroport du futur.

**L**a superficie moyenne d'un grand aéroport international est de 3000 hectares et se répartit en plusieurs parties :

- l'aire de mouvement (pistes, voies de liaisons, parkings avions) ;
  - la zone technique nécessaire à la navigation et au contrôle aérien, à l'entretien et à la maintenance des avions ;
  - les installations terminales avec les aérogares dévolues aux passagers et au fret ;
  - les accès terrestres pour les passagers et les employés de la plate-forme, auxquels peut s'ajouter une zone d'activités industrielles.
- La physionomie de l'aéroport est déterminée par sa capacité de trafic. Il est conçu à partir des caractéristiques des pistes dont la dimension varie de 3500 à 4000 mètres, pour accueillir les gros-porteurs. L'implantation des pistes est soumise à plusieurs critères incontournables :
- les conditions météorologiques et surtout l'orientation des vents ;
  - l'insertion dans l'environnement et en ce qui concerne les nuisances sonores, la prise en compte des populations survolées ;
  - l'intégration dans l'espace aérien.

### Que se passe-t-il autour de l'aéroport ?

Sur un large territoire, les constructions sont soumises à des réglementations et tout d'abord au Plan de servitude aéronautique ou PSA. Ce dernier détermine les hauteurs des édifices et impose l'installation de balises destinées à signaler la présence d'obstacles aux pilotes.

Ensuite, le plan d'exposition au bruit ou PEB. Son but est de maîtriser l'urbanisation, c'est-à-dire d'interdire ou de limiter la construction de logements et de prescrire des types d'activités peu sensibles au bruit. Les constructions autorisées font l'objet des recommandations d'isolation phonique. Le PEB définit trois zones de bruit : A (fort), B (fort mais plus supportable) et C (modéré). Une zone D (sensible) sera bientôt intégrée au PEB.

### L'aéroport de demain

Le débat public a montré que dans l'avenir, un projet d'aéroport sera accompagné de conditions plus exigeantes en matière de protection sonore, de pollution atmosphérique et des ressources naturelles ; mais fera aussi l'objet d'une gestion concertée et innovante du territoire.

# Huit sites... entre colère et espoir

Lors de la conférence de presse du 5 septembre, Pierre Zémor a donné la liste des huit sites proposés au débat. Depuis, de rencontres publiques à Paris en réunions locales, partisans et adversaires se sont affrontés autour des implantations candidates.



À Paris, le 20 septembre, Jean Bergegnoux et Bernard Poignant représentent la commission Ducsaï, chargée de veiller à la qualité du débat.

Huit sites, dans trois régions différentes ont été proposés par des élus, des chambres de commerce, ou par l'État. Les dossiers déposés

avant la fin août auprès de Ducsaï étaient consultables dans les préfectures du grand Bassin parisien et sur Internet dès le 7 septembre. Elaborés suivant les critères énoncés par l'État, ils ont été défendus par leurs auteurs lors d'une réunion publique, le 12 septembre à Paris.

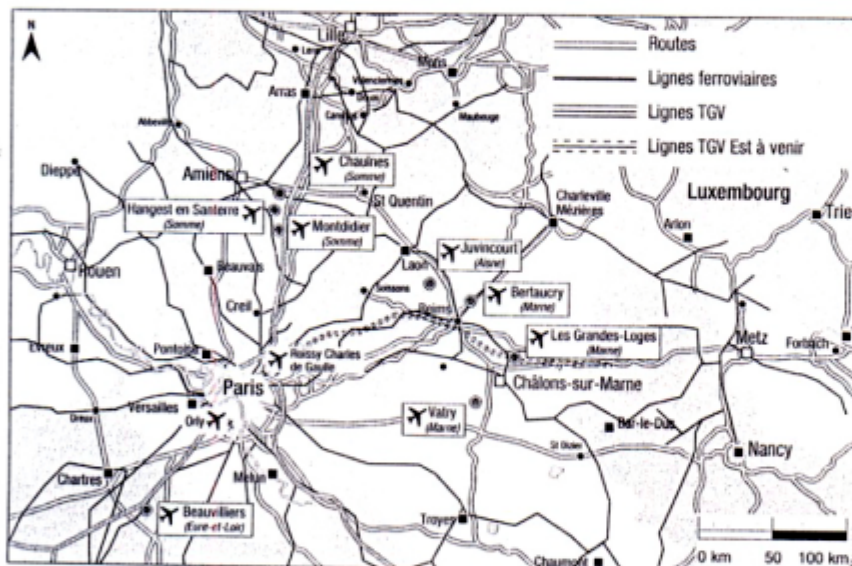
## Le grand oral

Promoteurs d'une plate-forme aéroportuaire internationale sur leurs territoires et opposants

étaient au rendez-vous. Tous avaient fait voyage pour défendre les intérêts de la région. L'ordre de passage, tiré au sort, et minutage précis des temps d'intervention permis à chacun de s'exprimer.

Tout au long de cette rencontre, aspects économiques, impacts environnementaux, questions techniques ont été évoqués et débattus. À thèses des uns, parfois technocratiques ou purement économiques, s'opposaient des arguments fondés sur du vécu et de ... suite en page

## Plan de situation des huit sites candidats



l'émotion. Tout le monde s'est écouté mais personne n'a vraiment convaincu... Le débat public devait continuer. Une semaine plus tard, le 20 septembre, nouvelle réunion cette fois pour écouter les représentants des différentes instances de l'État expliciter les critères de choix définis par le gouvernement. Aménagement du territoire, population et environnement, navigation aérienne, dessertes terrestres, économie, trafic aérien, implantation physique, coûts ont été détaillés, laissant à chaque fois un temps de réaction aux participants. Le matin, les associations d'opposants avaient organisé sur place un "point presse" pour que les journalistes relaient leurs principales revendications.

## La tension monte

Au cours de l'après-midi, Bernard Poignant, président de la commission Ducsaï, est intervenu pour évoquer le rôle des élus et rappeler qu'une décision prise sans leur assentiment serait fragilisée.

Dominique Voynet, qui depuis le matin suivait les débats avec autant de discrétion que d'attention, s'est étonnée que la décision de créer un aéroport international ne fasse pas l'objet d'une concertation entre les différents pays européens et a annoncé que la Commission européenne avait envisagé dans son récent Livre blanc sur les transports de taxer le kérosène.

Après les derniers échanges de la journée, parfois vifs, Pierre Zémor a conclu en réexpliquant le sens même d'une démarche de débat public, dont la responsabilité revient à tous les acteurs. Puis chacun est rentré chez soi, fourbir ses armes pour les prochaines réunions locales. ■

## Chaulnes

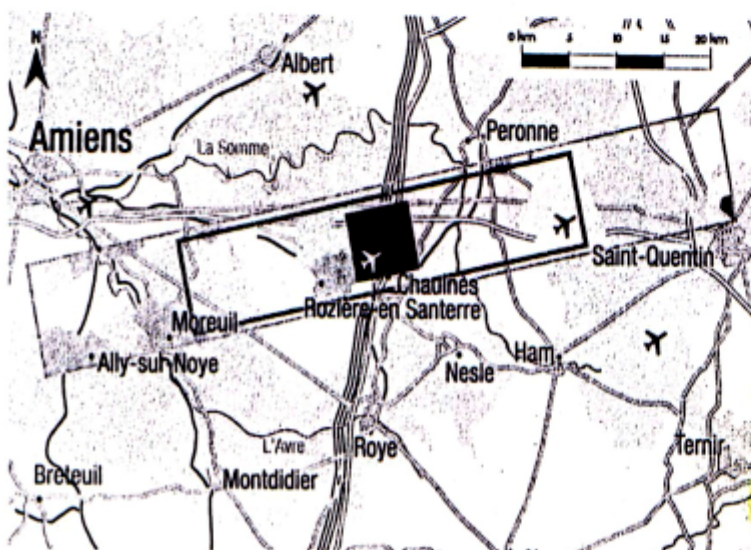
### Des légumes au kérosène ?

Dialogue de sourds ? « *L'aéroport est un outil fantastique de développement* », martèle un des promoteurs du projet de Chaulnes-Vermandovilliers, ce 26 septembre à Péronne. « *Pour qui ?* » répond la salle en écho. Trois cents personnes garnissent les bancs, le monde agricole est bien représenté. Malgré les apostrophes et les huées, sur scène, Joseph Gouranton, l'ancien directeur des services techniques de la CCI d'Amiens, ne se démonte pas : « *Je me suis battu pour la gare TGV à Chaulnes, nous ne l'avons pas eue... La Picardie a une chance de pouvoir postuler à ce troisième aéroport, ne la laissons pas passer...* » Le ton monte de plusieurs crans : « *On ne partira jamais !* » Devenir enfin une « *région de plein exercice* », faire le lien entre l'Île-de-France et le Nord-Pas-de-Calais, la candidature de Chaulnes a été présentée par les industriels. Elle est soutenue

par Maxime Gremetz, le député communiste de la Somme au nom des emplois promis. Chaulnes, c'est à 28 km d'Amiens et surtout à quelques betteraves de la gare d'Ablaincourt-Pressoir où passe le TGV-Nord, sans beaucoup s'arrêter. Daniel Bracquart, quant à lui, évoque les légumes de chez Bonduelle, cultivés en partie ici : l'entreprise emploie 16 000 personnes et fait travailler 25 000 agriculteurs « *dans une zone d'une fertilité remarquable* ». Ce sera l'aéroport ou les légumes. Le premier producteur européen d'épinards prévient : « *Nous risquons devoir délocaliser la production légumière.* » « *Certaines personnes nous ont pris en otage* », ajoute le conseiller général Philippe Cheval.

Très chahuté, Maxime Gremetz, en appui à Elisabeth Bouffard-Savary et Jean-Pierre Catalaa de la DGAC, dit pourquoi il faut vraiment un troisième aéroport et pourquoi il est indispensable de soutenir Air France.

A-J. T.



Dossier proposé par la Fédération régionale des travaux publics de Picardie (FRTP), l'Union des industries des métiers de la métallurgie (UIMM), et la Confédération générale des petites et moyennes entreprises (CGPME).

Population concernée

- Zone d'emprise de la plate-forme, 6 x 5,5 km<sup>2</sup>: 1 000
- Zone de gêne sonore sensible de 40 x 8 km<sup>2</sup>: 17 000 personnes
- Zone de gêne sonore modérée de 70 x 10 km<sup>2</sup>: 18 500 personnes

Distance routière actuelle

- Chaulnes/Paris: 130 km (A1)

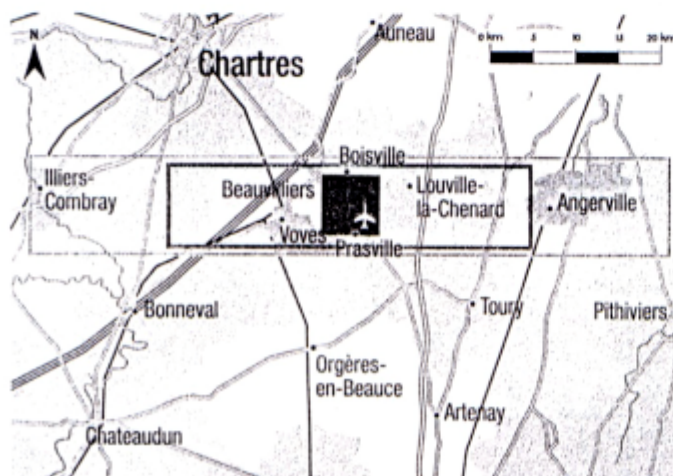
## Beauvilliers Un vrai débat entamé dans la tempête

Cris, insultes et bousculades. Le début de la réunion à Chartres, le 1<sup>er</sup> octobre, fut houleux. Une centaine de personnes ne pouvaient accéder à la salle comble. Puis le calme est revenu. La candidature, portée par le Conseil général d'Eure-et-Loir, fut défendue à la tribune par Martial Taugourdeau, son président. « Il faut saisir la chance de cette implantation, l'Histoire ne repasse pas les plats », avertissait-il. Le vice-président, sénateur (RPR), Gérard Cornu, soulignait que Beauvilliers était « le site le plus sûr du point de vue de la navigation aérienne. Ailleurs, au Nord et à l'Est, le ciel est déjà très encombré ». L'agglomération chartreuse (90 000 habitants) apportait son soutien au projet avec d'autres collectivités locales.

Les "contre" se recrutaient parmi les milieux agricoles, les écologistes et les associations locales. « La nappe phréatique de Beauce, si fragile, sera menacée par les prélèvements de la plateforme et les rejets des eaux usées », indiquait Philippe Lirochon, président de la Chambre départementale d'agriculture. « Nos concitoyens

en ont assez d'assumer dans leur quotidien les dégâts de risques mal évalués, de décisions qui détruiront beaucoup plus de richesses qu'elles n'en créeront », lançait la députée des Verts, Marie-Hélène Aubert.

Chacun restait sur ses positions, mais l'échange oratoire avait été préféré au pugilat. « Cette réunion engagée sous de mauvais auspices a été excellente, concluait Pierre Zémor. Nous avons assisté ce soir à un vrai débat contradictoire, nourri de part et d'autre par des arguments de qualité ». Y. H.



Dossier proposé par le Conseil général d'Eure-et-Loir.

Population concernée

- Zone d'emprise de la plate-forme, 6 x 5,5 km<sup>2</sup>: 100 personnes environ
- Zone de gêne sonore sensible de 40 x 8 km<sup>2</sup>: 8 600 personnes
- Zone de gêne sonore modérée de 70 x 10 km<sup>2</sup>: 28 500 personnes

Distance routière actuelle

- Beauvilliers/Paris: 128 km (A10)

## Bertaucry

### Après la pluie, le beau temps

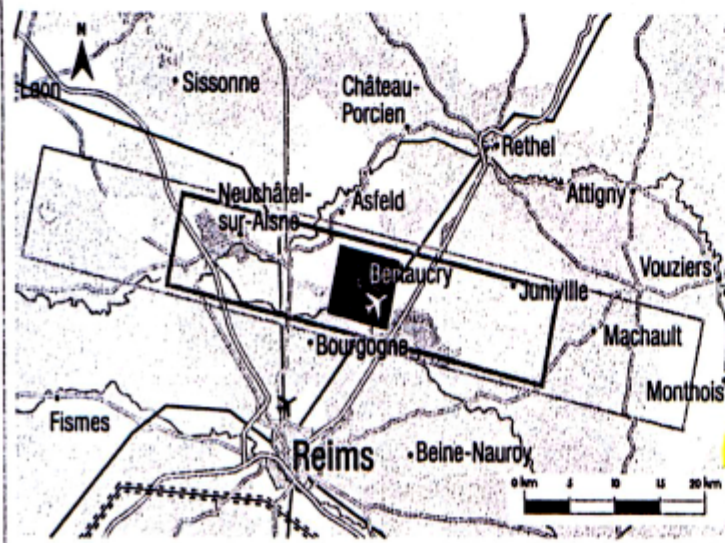
Le beau paquebot de verre qui abritait la réunion du 28 septembre, à Reims, ne s'est pas transformé en navire de guerre. Pourtant la séance a commencé dans la tempête. Les hurlements et les sifflements des opposants, largement majoritaires dans la salle, ont servi de bande son au film de présentation des débats. « Passer des films c'est lénifiant, on s'imagine qu'on va calmer le peuple », s'est exclamée une participante très en colère. La crédibilité du débat avait été mise à mal le matin même par Jean-Paul Huchon, président de la région Ile-de-France qui déclarait sur France 2 « tout converge pour que le 3<sup>e</sup> aéroport soit très proche de Reims ». Pierre Zémor s'est empressé de réfuter ces propos en citant le communiqué de démenti du gouvernement.

Insultes et quolibets se sont poursuivis durant

la présentation du dossier de candidature par François Cravoisier, président de la CCI, qui, fort de ses convictions, a défendu son projet jusqu'au bout.

Au cours d'une très longue intervention, Eric Fimbel, porte-parole d'un collectif d'associations anti-aéroport, a cherché à démontrer l'inutilité d'une nouvelle plate-forme, arguant de l'intérêt à supprimer les liaisons courtes au profit du train. Avec un certain sens de la formule, il a stigmatisé le mépris des décideurs (CCI, DGAC) pour les futurs riverains « là-bas c'est fantasia sonore chez les ploucs, mais moi je suis sauvé! ». Ensuite le débat s'est déroulé dans le calme : élus, agriculteurs, délégués d'associations ou simples particuliers ont pu échanger leurs points de vue, parfois avec virulence mais souvent avec courtoisie, avec les professionnels du trafic aérien : contrôleurs du ciel, représentants de la DGAC et supporters du projet.

M. F. L.



Dossier proposé par la Chambre de commerce et d'industrie de Reims et Epervay.

Population concernée

- Zone d'emprise de la plate-forme: 150 personnes.
- Zone de gêne sonore sensible de 40 x 8 km<sup>2</sup>: 13 800 personnes
- Zone de gêne sonore modérée de 70 x 10 km<sup>2</sup>: 22 300 personnes

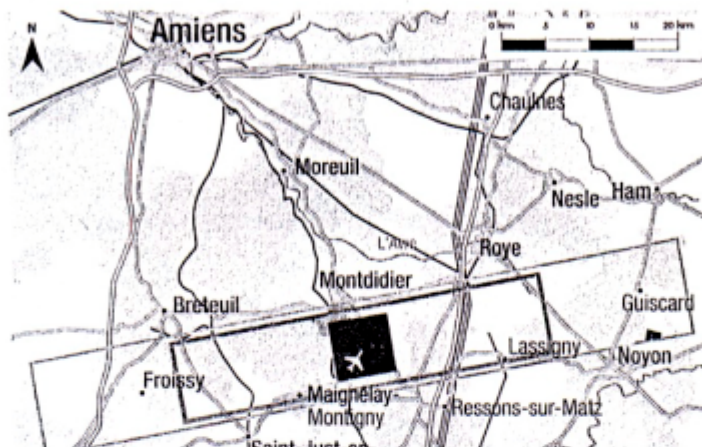
Distance routière actuelle

- Bertaucry/Paris: 175 km (A4)

## Montdidier-Sud Les promoteurs du site sur la sellette

Le débat qui se déroulait le 2 octobre dans le gymnase de Montdidier (Somme) s'annonçait sportif. Il le fut. La grande majorité des 500 par-

ticipants voulait boycotter la projection du film introductif et se levait dos tourné à l'écran. Pierre Zémor répétait inlassablement, « *Vous retardez le débat* », avant de fustiger « *tous ceux qui voudront confisquer la liberté d'expression* ». Ambiance. Malgré les huées – « *Désérable, indésirable* » –, Bernard Désérable, président de la CCI d'Amiens, à l'origine de la proposition de site,



Dossier proposé par la Chambre de Commerce et de l'Industrie d'Amiens.

### Population concernée

- Zone d'emprise de la plate-forme, 4 x 7 km<sup>2</sup> : 900 personnes
- Zone de gêne sonore sensible de 40 x 8 km<sup>2</sup> : 12 900 personnes
- Zone de gêne sonore modérée de 70 x 10 km<sup>2</sup> : 21 300 à 28 100 personnes suivant l'axe des pistes

### Distance routière actuelle

- Montdidier-Sud/Paris : 115 km (A1)



**Catherine Le Tyrant,  
maire de Montdidier  
et conseillère  
générale du canton  
(Somme)**

Je suis plutôt favorable à l'implantation du nouvel aéroport en Picardie. Ce serait une chance pour notre région. En même temps, j'entends la montée des récriminations des Picards. Au niveau de mon canton, 86 % des sondés ont exprimé leur opposition. L'élue que je suis a mis ses préférences personnelles entre parenthèses pour refléter l'opinion de ses administrés. Si la Somme n'accueille pas le futur aéroport, qu'allons nous faire pour permettre au "poumon vert" picard de respirer ? De quels moyens disposerons nous pour forger l'identité régionale ?

affrontait le public hostile : « *L'attractivité économique d'un territoire à proximité immédiate d'un aéroport est décuplée* ». Hurlements. Avec le seul renfort du patronat local, l'industriel répliquait : « *Vous vous servez de moi comme d'un bouc émissaire* ». François-Michel Gonnot, vice-président (DL) du Conseil général de l'Oise, proclamait, « *ce site, ce n'est pas Montdidier-Sud, c'est Oise-Nord, là où se trouvent la plupart des communes touchées* ». Il ne craignait pas de filer la métaphore guerrière : « *Paris ne réussira pas là où les Allemands ont échoué, hier. Nos villages ne seront pas rasés* ». Le ton était donné. Un opposant évoquait la possible "déportation" de villageois. Encouragé à s'exprimer Yann, un garçon de 12 ans, s'inquiétait : « *J'ai une dizaine d'amis dans la zone de l'aéroport, que vont-ils devenir ?* » La mobilisation reprenait bientôt de plus belle. Un groupe entonnait une Marseillaise adaptée aux circonstances : « *Allons enfants de Picardie, Luttons contre l'aéroport... Marchons, Qu'un kérosène n'abreuve pas nos sillons* ». A Montdidier, le patriotisme de terroir est une valeur en hausse.

Y. H.

## Grandes-Loges Accords et désaccords au cœur de la Champagne

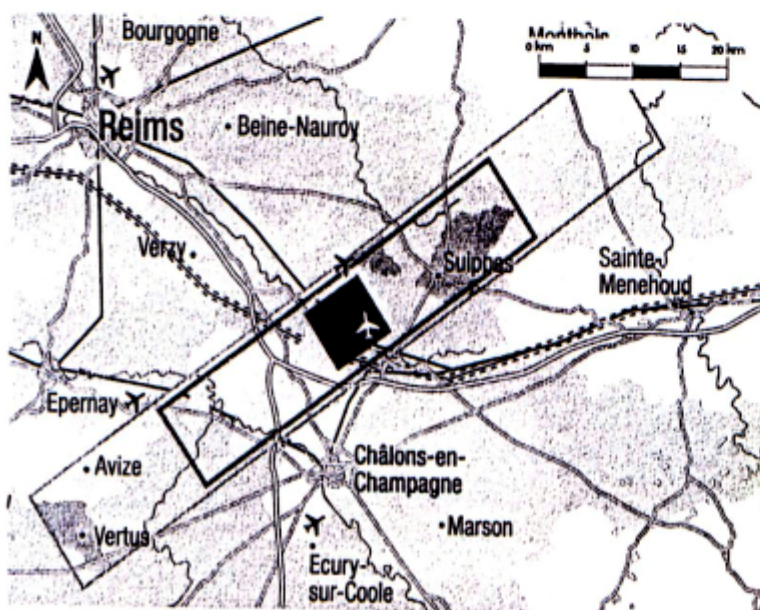
Dernier round en province, la rencontre du 4 octobre à Epernay a démarré dans le tumulte. Dans la salle de conférence de Champagne Mercier, les Champardennais en colère ont tenu à réitérer leur opposition au grand bouleversement que représenterait une plate-forme internationale aux Grandes-Loges. Le charivari a retardé le lancement du film rappelant les grandes étapes du débat public, mais l'intervention de Pierre Zémor, appelant à « la maturité et à la conscience des personnes ici présentes » a ramené le calme. Les huées, « les vœux d'usage » comme les a qualifiées l'animateur Jean-Yves Davril, ont accompagné la présentation du projet faite par François Cravoisier, président de la Chambre de commerce et d'industrie (CCI) de Reims-Epernay. Tendus, ce dernier a rappelé qu'il s'exprimait en tant que représen-

tant de 11 000 chefs d'entreprises de la région, et que leur objectif essentiel était de faire du triangle Reims/Epernay/Châlons, « le cœur de Champagne ».

De nombreux élus se sont succédé au micro pour exprimer leur opinion et celles de leurs administrés. Parmi eux, Michel Lefèvre, maire des Grandes-Loges, et président du Comité de défense contre l'aéroport, très applaudi par la salle, a déploré l'absence de concertation avec les élus et les habitants. Le maire de Mourmelon a évoqué les conséquences sur les camps militaires de Suippes et Mourmelon qui comptent 6 000 hommes, avant de proclamer son soutien à Vatry. Elisabeth Bouffard-Savary de la DGAC tentait de répondre dans la chahut ambiant aux interrogations concernant les prévisions d'évolution du trafic aérien.

L'assistance s'époumonait : « *Donnez la parole au peuple.* » Ce qui fut fait. Du coup, la réunion s'est prolongée tard dans la soirée.

D. C. et M. F. L.



Dossier proposé par la Chambre de commerce et d'industrie de Reims et Epernay.

### Population concernée

- Zone d'emprise de la plate-forme : 1 100 personnes
- Zone de gêne sonore sensible de 40 x 8 km<sup>2</sup> : 9 300 personnes
- Zone de gêne sonore modérée de 70 x 10 km<sup>2</sup> : 19 700 personnes

### Distance routière actuelle :

- Grandes-Loges/Paris : 182 km (A4)

## Vatry

### Un site à vocation... variable

Le 24 septembre, à Châlons-en-Champagne, la première réunion locale depuis l'annonce des candidatures a attiré du monde. C'est une salle pleine, concentrée et bien décidée à exprimer ses points de vue, qui a écouté François Essig, consultant, conseiller auprès d'Albert Vecten, président du Conseil général de la Marne, présenter le dossier. « *Vatry est une réalité et non un projet* », a-t-il déclaré en substance.

Albert Vecten a réaffirmé son souhait de faire de l'aéroport existant une plate-forme complémentaire : « *Vatry ne doit pas devenir le troisième aéroport de la région parisienne.* »

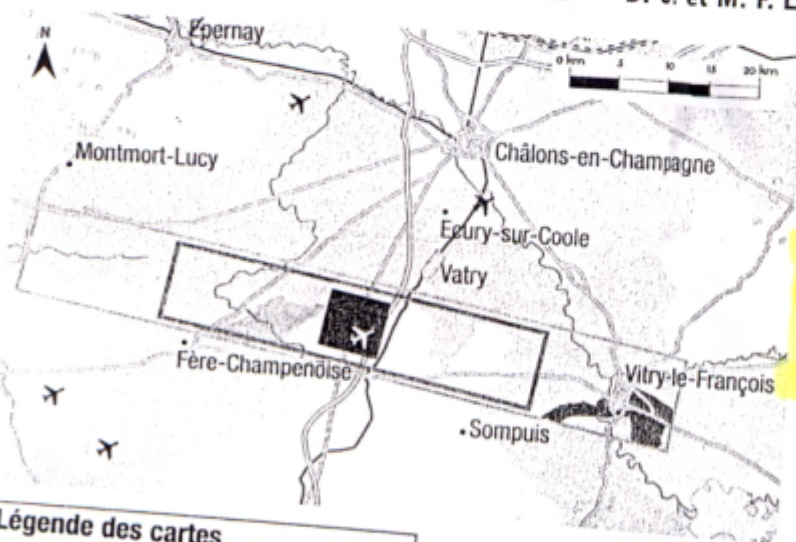
Cette affirmation, les riverains l'attendaient. Inquiets de ne pas voir leurs élus tenir les promesses faites lors de la création de l'aéroport – que du fret, pas de vols de nuit –, ils se sont largement exprimés. « *Nous ne voulons être ni une décharge ni une poubelle* », s'est écrié l'un d'eux.

Ceux qui pensent que Vatry doit au contraire "aller plus loin" et devenir le troisième aéroport du grand Bassin parisien ne sont pas restés absents du débat, loin de là. Parmi eux, Ludovic Têtevuide, délégué de la CGT de la Marne, pense qu'il faut développer une coopération avec Roissy et Orly. Bernard Sulpice, de Réseau ferré de France (RFF), est venu expliquer qu'avec la liaison TGV-Est, Vatry sera à 45 minutes de Roissy.

La candidature de deux autres sites marnais, Bertaucry et les Grandes-Loges, proposés par la CCI de Reims-Epernay, et soutenue par son président François Cravoisier, a alimenté un débat "marno-marnais". Son homologue de Châlons-en-Champagne, François Jacquemin, s'est inquiété de voir Vatry pâtir de cette concurrence.

Préoccupation partagée par Albert Vecten : « *Un aéroport à Bertaucry ou aux Grandes-Loges signifierait la mort de Vatry. Or, ce site mérite d'être pris en compte.* »

D. C. et M. F. L.



Dossier proposé par le Conseil général de la Marne.

- Population concernée
- Zone d'emprise de la plate-forme, 6 x 5,5 km<sup>2</sup>: 0 (aéroport existant)
  - Zone de gêne sonore sensible de 40 x 8 km<sup>2</sup>: 1 900 personnes
  - Zone de gêne sonore modérée de 70 x 10 km<sup>2</sup>: 25 000 personnes

Distance routière actuelle

- Vatry/Paris: 153 km (RN 4)

#### Légende des cartes

- Zone de gêne sonore modérée 70 x 10 km.
- Zone de gêne sonore sensible 40 x 8 km.
- Emprise 6 x 5,5 km.
- Population des Unités urbaines
  - 10 000 - 20 000 habitants
  - 5 000 - 10 000 habitants.
  - 2 000 - 5 000 habitants.
- Population communales hors Unités urbaines
  - 1 000 - 2 000 habitants.
  - 500 - 1 000 habitants
  - < 500 habitants.
- Routes
- Autoroutes
- Lignes ferroviaires
- Ligne TGV
- Ligne TGV Est à venir

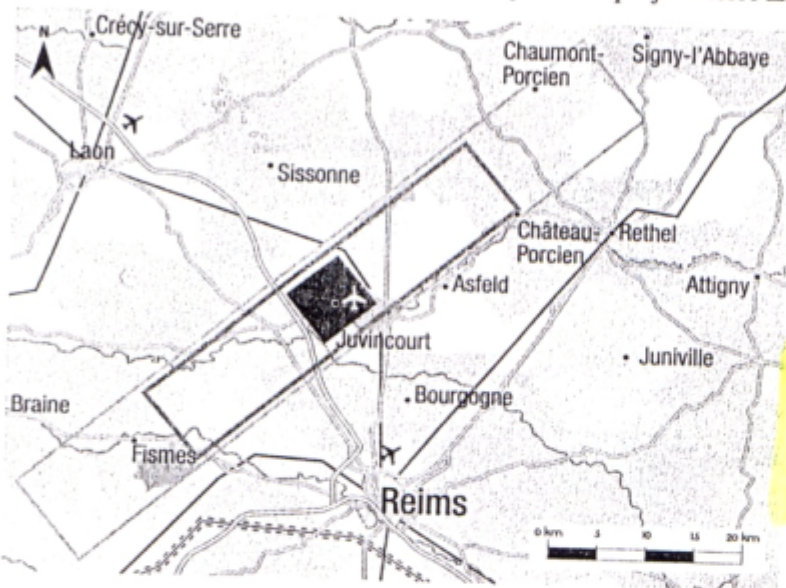




## Juvincourt Du rififi dans le débat

Le 27 septembre, à Laon, opposants au site de Juvincourt et aussi à celui de Bertaucry étaient tous là, ensemble, pour clamer leur refus d'un troisième aéroport sur leur terre. Hommes, femmes et enfants munis de banderoles faisaient la queue

dans la bonne humeur tandis que les policiers chargés d'appliquer le plan "Vigipirate" les contrôlaient. Dans la salle, l'atmosphère a tourné à l'orage. Bien décidés à faire capoter un débat auquel ils ne croyaient pas, les opposants ont refusé que Jean-Pierre Catalaa de la DGAC défende le projet. Pierre Zémor a rappelé qu'il était là « com-



Dossier proposé par l'État (ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, Direction générale de l'Aviation civile).

#### Population concernée :

- Zone d'emprise de la plate-forme, 6 x 5,5 km<sup>2</sup> ;
- Zone de gêne sonore sensible de 40 x 8 km<sup>2</sup> : 7 000 personnes
- Zone de gêne sonore modérée de 70 x 10 km<sup>2</sup> : 23 000 personnes.

#### Distance routière actuelle

- Juvincourt / Paris : 166 km (A4)

me porteur d'un micro » pour recueillir leurs arguments et a invité Hervé Girard, président de l'association "Non à un 3<sup>e</sup> aéroport", à s'exprimer. Celui-ci a affirmé que « le dossier flou de Jean-Pierre Catalaa ne changerait rien à sa position ». Yves Daudigny, président du Conseil général de l'Aisne, a rappelé que la position des élus était « claire, nette et définitive » et que l'Aisne n'était pas candidate. Le représentant de l'Association contre un aéroport en Soissonnais et en Tardenois (Acast), Frédéric Zagury, survolté, a longuement monopolisé la parole et fait appel à la salle pour interdire toute contradiction. Dans cette ambiance, Jean-Pierre Odant, président de l'association "Un 3<sup>e</sup> aéroport, pourquoi pas ?", a bravement exposé son point de vue « Il faut faire face au défi 2020. » Plus tard dans la soirée, une grande partie des manifestants étant partie, une ébauche de débat a eu lieu entre les représentants des associations et de la DGAC, mais il était trop tard. Les quelques œufs lancés sur la scène n'ont pas permis à la mayonnaise de prendre et, finalement, peu d'arguments ont pu être entendus. M.F. L.



## Hangest-en-Santerre

### Les opposants monopolisent la parole

Le 25 septembre, la jolie salle de Mégacité à la périphérie d'Amiens accueillait près de 400 personnes. Dans les rangs, les calicots rehaussés de l'inscription "Non à l'aéroport" ne laissaient planer aucun doute sur le sentiment dominant des participants. Les quolibets fusaient.

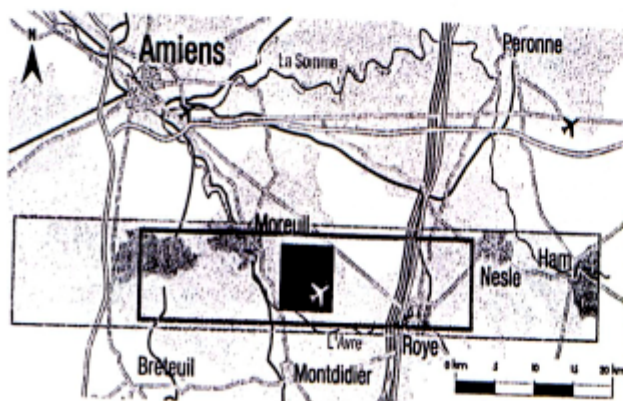
Dans ce brouhaha, Jean-Pierre Catalaa de la Direction générale de l'Aviation civile avait la rude tâche de défendre le projet. Il tentait de rassurer. « Les deux sites avancés par l'Etat, Hangest-en-Santerre et Juvincourt dans l'Aisne, bénéficient-ils d'une préférence cachée ? Ma réponse est claire, c'est non. » Cela n'empêchait pas le redoublement des sifflets et apostrophes (« Charlot », « l'Etat, c'est nous ! »...).

Sur scène, Pierre Boulanger, conseiller général du canton de Morcuil, attisait la contestation : « Le mérite de ce débat public, lâchait-il, est de provoquer un tollé général. » Salve d'applaudissements. Jacques Fleury, député PS de la Somme, jouait,

lui, la carte de l'identité régionale. « Les Picards ont envie de vivre et travailler au pays. Avec cet aéroport, on aura peut-être des emplois, mais ce ne sera plus la Picardie. » Hubert Capelle, producteur d'endives près d'Hangest, s'exclamait : « Il n'y a pas que des retraités qui sont inquiets, voyez. » Et d'un coup, vingt jeunes salariés se levaient de leur fauteuil. Jacques de Villeneuve, agriculteur exerçant dans la zone d'emprise, s'emportait : « Ma maison est là depuis trois siècles, vous ne m'expulsez pas. Pas plus que les 1 700 autres condamnés à déménager. Mesurez la colère aujourd'hui, imaginez ce qu'elle sera demain. » Pierre Zémor, organisateur du débat public, modérait : « J'entends les oppositions douloureuses, mais que proposez-vous aux dizaines ou centaines de milliers de Franciliens, riverains de Roissy et Orly qui vivent déjà, eux, les nuisances au quotidien ? »

L'argument comme les considérations sur l'expansion du trafic aérien demeuraient inaudibles par ceux qui imaginaient leur hameau ou leur village rayés de la carte. Ils n'étaient venus que pour clamer leur désarroi. Pour rappeler, en quelque sorte, la charge humaine du "dossier".

Y. H.



Dossier proposé par l'Etat (ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, Direction générale de l'Aviation civile).

#### Population concernée

- Zone d'emprise de la plate-forme, 6 x 5,5 km<sup>2</sup>: 1 700 personnes
- Zone de gêne sonore sensible de 40 x 8 km<sup>2</sup>: 17 700 personnes
- Zone de gêne sonore modérée de 70 x 10 km<sup>2</sup>: 45 000 personnes

#### Distance routière actuelle

- Hangest-en-Santerre/Paris: 125 km (A1)