

Nouveau terminal, vieilles méthodes

ADP vient d'officialiser le design du futur terminal 4. Celui-ci doit à terme être en mesure de recevoir à lui seul 40 millions de passagers, soit l'équivalent de l'aéroport d'Orly. Être capable d'accueillir plus de 100 millions de passagers par an à Roissy sans faire exploser les délais, voilà un sacré challenge !

Ne pas reproduire les erreurs du passé

La création du terminal 1 date maintenant de bientôt 50 ans. Ce qui semblait à l'époque allier design et capacité n'a pas passé l'épreuve de l'augmentation de trafic. Les autres grands aéroports mondiaux ont d'ailleurs conçu des aérogares plus simples mais beaucoup plus efficaces.

Dans cet esprit, le SNCTA prônait donc depuis longtemps la construction classique d'une ou plusieurs barres, permettant une gestion capacitive des points de stationnement.

Une consultation... pour rien

Avant de choisir la forme de son futur terminal, ADP a consulté l'ensemble des compagnies aériennes, notamment Air France. Les services de la navigation aérienne, par la voix des représentants de l'organisme de CDG ont également pu donner leur avis.

En opposition complète avec ces différents interlocuteurs, ADP a décidé de poursuivre la construction de terminaux inefficaces et inutilisables. Le projet retenu, en forme de X, sera constitué d'un cœur massif regroupant la majorité des commerces, et de péninsules de part et d'autre où les avions stationneront, créant ainsi deux énormes culs-de-sac.

La gestion de ce type de terminal sera par conséquent un cauchemar puisque les repoussages bloqueront un grand nombre d'avions au départ ou à l'arrivée, occasionnant délais, consommation de carburant et pollution supplémentaires.

En revanche ce type de terminal a au moins un avantage : regrouper commerces et passagers pour maximiser les achats et donc les profits d'ADP. A moins d'un an de la privatisation, on comprend mieux pourquoi ce design a été retenu...

Ce choix financier qui va à l'encontre des intérêts des compagnies aériennes peut paraître très surprenant, et il sera contre-productif à moyen et long terme.

La DGAC contre l'avis des ICNA

Nous avons été stupéfaits de constater que tout le monde à la DGAC n'a pas tiré dans le même sens, puisque l'administration au plus haut niveau de l'échelon central ne s'est pas opposé au projet défendu par ADP.

Ainsi, les personnes censées nous représenter au plus haut niveau décisionnel, faire valoir notre expertise technique et au final nous protéger n'ont rien fait de cela, bien au contraire, préférant poser les jalons d'une potentielle réorientation de carrière.

Le mépris d'ADP

C'est au Sénat, devant un parterre de parlementaires et d'élus, que la délégation du SNCTA composée de membres du bureau national et du bureau de section de CDG, a de nouveau défendu les ICNA de Roissy. L'échange musclé que nous avons eu lors du colloque *Ville et Aéroport* avec un représentant d'ADP est édifiant. Il a renvoyé la non prise en compte de notre expertise technique à un simple problème interne avec notre encadrement. Il a ensuite asséné que « le rapport avantages/inconvénients pour chacun avait été établi, permettant d'arriver au design de terminal retenu ». Mais il n'avait aucun doute « qu'en bons professionnels, nous saurions trouver des solutions ».

Toute ressemblance avec la façon dont le CDM "fonctionne" n'est pas purement fortuite : ADP vient avec ses problèmes pour qu'au mieux les ICNA leur trouvent des solutions. Et sinon, tant pis, comme d'habitude, ils se débrouilleront !

Les ICNA auront tout fait pour prévenir que la décision politico-commerciale prise actuellement fera du sol le verrou limitant la capacité aéroportuaire à CDG. Par conséquent, les délais et la complexité générés par la conception absurde de ce nouveau terminal ne pourront pas leur être imputés.

Le SNCTA dénonce ce choix qui va à l'encontre de toute logique de long terme pour ne valoriser que les profits à court terme et les carrières de certains.