



Cyril Azouvi

ROISSY UN MONDE SECRET

Enquête dans les coulisses du plus grand
aéroport d'Europe

Roissy, un monde secret

DU MÊME AUTEUR

*Une année en haut, chroniques
d'un refuge ordinaire*, Glénat, 2010

Le Voyage des lycéens, Stock, 2009,
avec Samia Essabaa

*Enfants bandits ? La violence des 3-13 ans
dans les banlieues*, Panama, 2008, avec Sonia Imloul

Cyril Azouvi

Roissy, un monde secret

Enquête dans les coulisses
du plus grand aéroport d'Europe



Ouvrage publié sous la direction
d'Alexandra Laignel-Lavastine

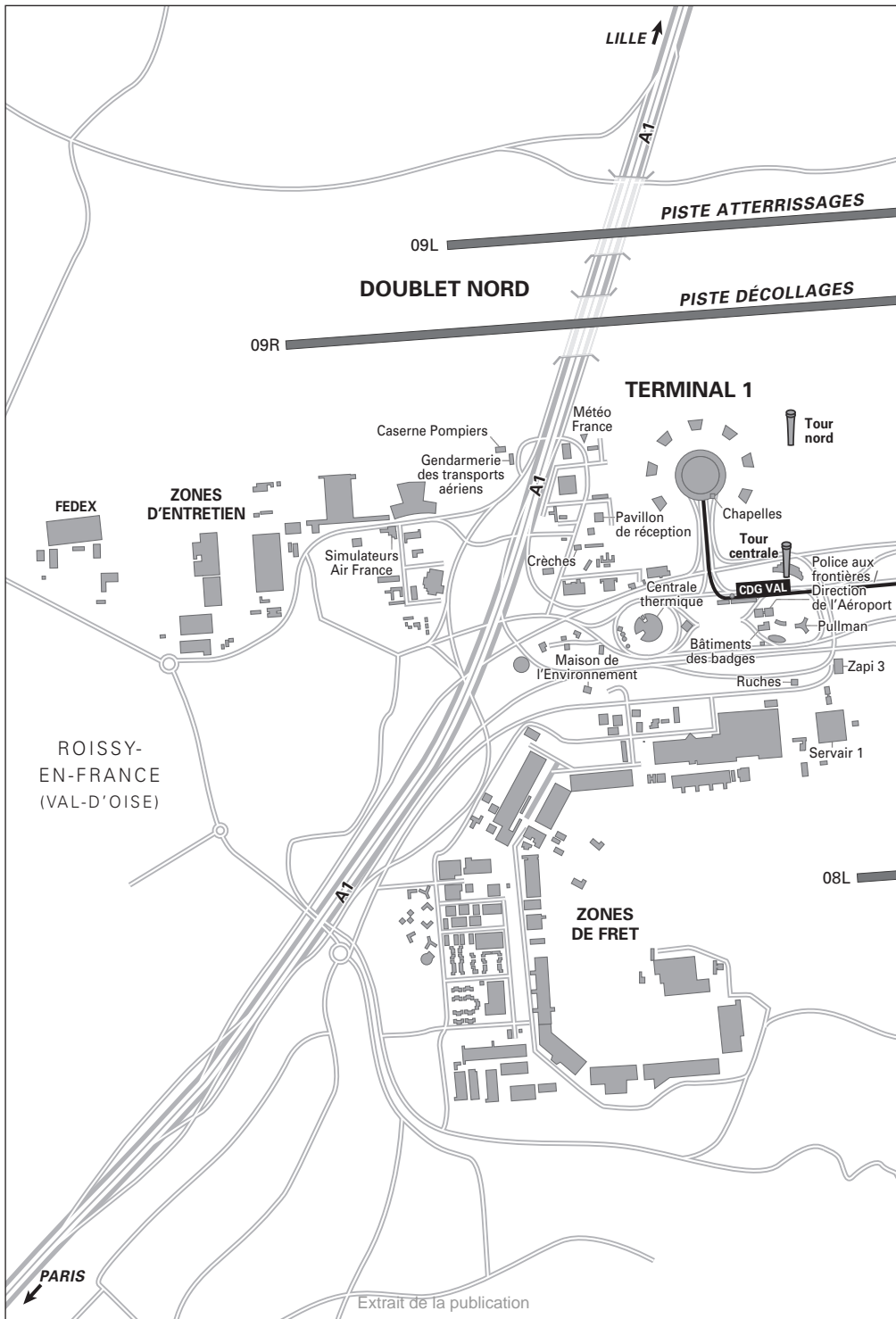
© *Éditions Denoël*, 2012

Extrait de la publication

*À mes deux grands-pères,
dont les origines lointaines
et les voyages d'affaires au bout du monde
ont contribué à me donner le goût
de la bougeotte, des avions et des aéroports.*

*À mon fils,
à qui j'espère transmettre ce virus.*

PLAN SIMPLIFIÉ DE ROISSY CDG



DOUBLET NORD

TERMINAL 1

ROISSY-
EN-FRANCE
(VAL-D'OISE)

LE MESNIL-AMELOT
(SEINE-ET-MARNE)

27R

27L

TERMINAL 3



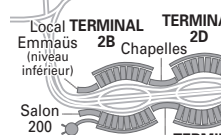
Novotel

TERMINAL 2F

Satellite S3

Satellite S4

TERMINAL 2G



TERMINAL 2A

TERMINAL 2C

TERMINAL 2E

TERMINAL 2

Chapelles

Unité médicale

Tour sud

PISTE DÉCOLLAGES

26R

DOUBLET SUD

PISTE ATERRISSAGES

26L

08R

Route périphérique

MITRY-MORY

TREMBLAY-EN-FRANCE
(SEINE-SAINT-DENIS)



1 km

INTRODUCTION

Le peuple de Roissy

Au nord de Paris. Pas loin d'Ikea. Accessible par l'auto-route A1 en vingt minutes ou en une heure, suivant les bouchons. Accessible aussi par la délicieuse ligne B du RER, en une demi-heure ou en une demi-journée selon les grèves, les travaux inopinés sur la voie, les « incidents voyageurs », les « pannes de signalisation » et la suppression sans crier gare du train de 10h33.

Voilà, à peu de chose près, ce que l'on sait de l'aéroport de Roissy Charles-de-Gaulle lorsqu'on en est un utilisateur occasionnel, c'est-à-dire lorsqu'on s'y rend au mieux une fois par an pour y accueillir un proche ou y prendre l'avion. Les habitués, eux, se souviennent aussi que les parkings y sont chers, la nourriture mauvaise et hors de prix, et qu'ils se tromperont probablement de terminal pour gagner leur porte d'embarquement. Quant aux plus assidus, ils se désespèrent en comparant la pauvreté des boutiques ou l'aspect vieillot des bâtiments avec le luxe des aéroports étrangers qu'ils fréquentent.

Je fais partie des assidus et pourtant, je ne vois rien de tout cela. À Roissy, je ne vois que ma valise qui s'éloigne sur le tapis roulant du guichet d'enregistrement et disparaît

derrière les lamelles en caoutchouc. Où va-t-elle ? Par où passe-t-elle ? Quels lieux défendus traverse-t-elle ? Dans les terminaux, je ne vois que ces portes marquées « Interdit au public » que poussent parfois des agents de l'aéroport. Qui sont-ils pour avoir le droit de le faire ? Que trouve-t-on derrière ces portes ? Assis dans l'avion près du hublot, je ne vois que ces hommes en gilet jaune qui vont et viennent sur le tarmac, se lancent des ordres que je n'entends pas, conduisent des véhicules inconnus, accomplissent des tâches mystérieuses.

Fasciné par l'aéroport le plus mal aimé du monde ? La chose relèverait au mieux d'un aveuglement préoccupant, au pire d'une naïveté coupable. Quasiment une faute professionnelle pour le journaliste que je suis. Car critiquer Roissy est aujourd'hui devenu un sport national, presque un devoir civique, au même titre que s'épancher sur la mauvaise humeur des garçons de café parisiens ou sur la pénurie de taxis dans la capitale.

L'aéroport le plus mal aimé du monde

À quand remonte cette persistante et déplorable image du premier aéroport français ? Il fut un temps où la silhouette circulaire du terminal 1 et ses tapis roulants enfermés dans des tubes en plexi suscitaient davantage de louanges que de critiques. Souvenons-nous : dans les années 1970, celles de la construction et de l'ouverture, Roissy Charles-de-Gaulle détrônait le mythique et historique aéroport d'Orly dans le cœur des Français. Personne n'imaginait alors que l'explosion du trafic aérien rendrait rapidement insuffisante et obsolète la rotonde du

terminal 1. Ce qui faisait sa hardiesse architecturale faisait aussi sa limite: un cercle parfait ne peut être agrandi. Le terminal 2 fut pensé selon une logique différente, celle de l'alignement successif des aéroports d'ouest en est. Sur des distances affolantes. Entre le terminal 1 et le 2A, le plus proche: 2,4 kilomètres à vol d'oiseau. Entre le 2A et le 2G: 3,6 kilomètres. Entre le terminal 1 et le 2G, le plus éloigné: 6 kilomètres! Des bus, des métros automatiques, des tapis roulants, des signalisations dans tous les sens... Le début des ennuis.

Au problème unanimement décrié des trajets labyrinthiques, au cours desquels les pilotes eux-mêmes ne cessent de se perdre, se sont ajoutées bien d'autres critiques. En juillet 2008, la Cour des comptes épinglait la « mauvaise gestion des files d'attente » devant les guérites de la police aux frontières, le « fort taux d'absentéisme des personnels de contrôle » aux portiques à rayons X et la « problématique des dessertes de Roissy » depuis Paris, en l'absence d'une ligne de train ou de RER spécialement vouée à desservir l'aéroport. La vénérable institution reconnaissait cependant en 2010 de réels progrès, notamment en matière de signalétique et d'accessibilité aux avions. Mais dans l'intervalle, un nouveau coup de boutoir était porté par le site Slate.fr sous la plume de l'un de ses fondateurs, Jacques Attali: « Vagues et hideux panneaux de bienvenue dignes de Berlin-Est », propreté générale douteuse, « parkings lointains », « escaliers mécaniques [...] très souvent en panne », « climatisation plus qu'approximative », « personnel peu nombreux et insuffisamment formé », « salons réservés aux classes affaires à mille lieues de ce qu'on trouve dans des aéroports comme Abu Dhabi ou Istanbul ».

Cette fronde aurait pu rester circonscrite à une grogne typiquement française si les observateurs étrangers ne s'y étaient pas mis à leur tour. En août 2009, le site canadien Sleepinginairports.net déclarait que Roissy était le pire aéroport du monde. Chaque année, ce site note les aéroports disposant des installations les plus confortables (sièges, toilettes, etc.) pour y passer la nuit à la routarde. Pas vraiment la vocation première d'un aéroport, mais peu importe: l'information était aussitôt reprise par l'ensemble des médias. Et lançait la mode des palmarès. En 2011, CNNGo, le site dédié aux voyages de la chaîne américaine CNN, sacrait Roissy « aéroport le plus haï du monde », précisant parvenir à ce résultat de manière « absolument pas scientifique », mais se fondant sur des sites Internet, des blogs, des forums... et « nos propres souvenirs de voyages catastrophiques ». Aéroports de Paris, la société gestionnaire de Roissy et d'Orly, eut beau contre-attaquer avec ses propres sondages — en 2011, elle commandait à l'institut BVA une enquête établissant que Charles-de-Gaulle recueillait 84 % d'avis positifs de la part des voyageurs —, elle ne parvint pas à inverser la vapeur. En 2012, l'organisme britannique de statistiques aéronautiques Skytrax établissait la liste des dix meilleurs aéroports du monde selon 39 critères. Ni Roissy ni Orly n'y figuraient. Pas plus qu'en 2011, 2010 et 2009.

Pourquoi donc s'intéresser à un mal-aimé ? Pourquoi faire autre chose que tirer dessus à boulets rouges, activité qui pourrait se suffire à elle-même tant les cibles sont nombreuses ? Car n'oublions pas qu'aborder le sujet de l'aéroport le plus haï du monde, c'est aussi évoquer bien d'autres têtes de Turcs : Air France, dont les récents crashes aériens et les difficultés économiques font le bonheur

des chasseurs de scoops ; les aiguilleurs du ciel, l'une des professions les plus privilégiées et donc les plus détestées du pays ; les bagagistes, suspectés d'être des fous d'Allah poseurs de bombes ; les agents de sûreté, considérés comme responsables des files d'attente interminables pour dénicher une bouteille de shampoing dans un bagage à main ; la police aux frontières, accusée de brutalités envers les candidats à l'immigration illégale...

Ces critiques sont plus ou moins fondées. Mais elles ne reflètent qu'un seul point de vue : celui du passager, dont l'unique préoccupation est de prendre son avion de façon aussi indolore que possible. Les quatre-vingt-dix mille personnes qui travaillent nuit et jour à Roissy — et c'est à elles que s'intéresse ce livre — ont, pour leur part, une perception bien différente. Toutes sont convaincues et fières d'appartenir à un autre monde.

Une mégalopole tentaculaire

Mais de quel monde s'agit-il exactement ? Rien n'est fait pour que nous en prenions la mesure lorsque nous courons vers notre porte d'embarquement. L'aéroport Charles-de-Gaulle se trouve à 25 kilomètres au nord-est de Paris, à cheval sur trois départements (Seine-Saint-Denis, Val-d'Oise et Seine-et-Marne). Du dernier étage de la tour Eiffel, par temps clair et en se forçant un peu, on distingue la vaste zone plane et dégagée des pistes. Depuis de nombreux points de l'aéroport, on repère aisément la butte Montmartre et le Sacré-Cœur.

Premier aéroport français, Roissy a raté de peu le titre de premier d'Europe. En termes de nombre de passagers,

Heathrow, à Londres, arrive devant : 69,4 millions de voyageurs en 2011, contre 61 millions pour Roissy. Ce qui place notre aéroport national en septième position sur la scène mondiale (en haut du podium : celui d'Atlanta avec 92 millions de passagers).

En revanche, en Europe, Roissy devient numéro un si l'on compte le transport de marchandises (2,4 millions de tonnes de fret en 2011, contre 1,48 à Heathrow) et la superficie : Charles-de-Gaulle est presque trois fois plus étendu que l'aéroport londonien. Ses 3 527 hectares représentent quasiment le tiers de la surface de Paris. Tout est démesuré à Roissy : neuf terminaux, trois tours de contrôle et quatre pistes permettant à près de 507 000 avions de décoller et d'atterrir chaque année. Soit 1 400 par jour, à toute heure, sans même une interruption la nuit. Car si, à partir de minuit, le trafic des passagers est fortement ralenti, celui des marchandises bat son plein. C'est cette disposition qui a permis à l'aéroport de devenir la première place européenne pour le transport de fret. Et qui a conduit Orly, freiné par un couvre-feu, à perdre progressivement son hégémonie.

Tentaculaire, « CDG » l'est aussi par l'enchevêtrement d'autorités et de responsabilités qui gouvernent la plate-forme. Au sommet d'entre elles trône Aéroports de Paris, propriétaire des infrastructures de Roissy, d'Orly et du Bourget. De ce groupe semi-privatisé dépendent, directement ou non, l'entretien des bâtiments, des routes et des pistes, l'organisation de l'enregistrement et de l'embarquement des passagers, la préparation de l'avion avant le vol et la gestion des commerces dans les aérogares. Autre acteur majeur de la plate-forme : la Direction générale de l'aviation civile (DGAC), chargée de réglementer la

sécurité et le trafic aériens, notamment par l'intermédiaire de ses aiguilleurs du ciel. L'État s'appuie aussi sur la police aux frontières (PAF), branche de la police nationale dont la mission principale consiste à lutter contre l'immigration irrégulière. C'est aux fonctionnaires de la PAF que l'on présente son passeport avant d'embarquer. Mais cette savante construction n'aurait pas de raison d'être sans son principal client et bénéficiaire, Air France-KLM. CDG est la maison de la compagnie tricolore qui y a établi son siège social, sa Cité des personnels navigants, sa base de fret, ses hangars de maintenance. Et son *hub* : un système complexe permettant de faire coïncider les flux des courts et moyens courriers avec les flux longs courriers lors de six plages horaires quotidiennes qui rythment la vie de la plate-forme.

Un monde en vase clos

À côté de ces grands protagonistes, une foule d'intervenants publics et privés s'avèrent essentiels au bon fonctionnement du tout : gendarmerie des transports aériens, douanes, compagnies aériennes, sociétés de sûreté, d'assistance aux avions, de restauration, de transport de fret, de nettoyage... L'équivalent, en nombre d'habitants, d'une ville comme Poitiers ou Avignon, dont tous les membres partagent, sans pourtant se connaître, un fort sentiment d'appartenance à un même monde.

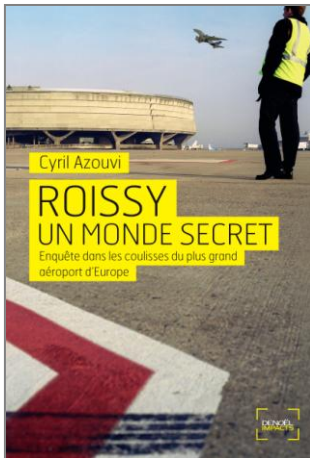
Car l'aéroport Charles-de-Gaulle, bien qu'ouvert sur l'extérieur par définition, fonctionne pourtant en vase clos. Avec, d'abord, une carte d'identité spécifique pour ses autochtones. Si la « zone publique » est ouverte à tous

— les voies d'accès, les parkings et les aérogares —, la «zone réservée» est plus fermée qu'une forteresse. Dans les aérogares, elle commence derrière les guérites de la police aux frontières, et dehors, elle englobe l'immense périmètre dévolu aux évolutions des avions. Autrement dit, les neuf dixièmes de la surface de l'aéroport. Pour avoir le droit d'y pénétrer, il faut être détenteur du fameux badge rouge délivré au compte-gouttes par le préfet en charge de la sécurité et de la sûreté de Roissy et du Bourget, soumis à renouvellement tous les trois ans. Quant aux visiteurs dans mon genre, ils doivent être en possession d'un badge vert, à réclamer à chaque nouvelle incursion dans la zone réservée et dont l'obtention prend une bonne dizaine de jours. À condition que la visite ait été approuvée par le tout-puissant préfet. Dans les couloirs de l'aéroport, il se murmure que Philippe Klayman, en poste depuis décembre 2010 et décrit comme froid et distant, aurait encore durci la sélection par rapport à son prédécesseur. C'est en tout cas le seul personnage qui ait refusé de me rencontrer pour cette enquête. Plus que jamais, Roissy se protège de l'extérieur.

Qui dit monde à part dit lois particulières. Un exemple ? Le permis de conduire du commun des mortels ne suffit pas pour rouler en zone réservée. Le véhicule doit avoir obtenu une autorisation d'accès et son conducteur un permis spécial, le «permis T», délivré après une formation théorique et pratique. Règles de priorité, distances de sécurité, limites de vitesse, signalétique et marquages au sol : il faut tout réapprendre. C'est qu'on ne s'insère pas dans le trafic des Boeing et des Airbus comme dans celui des retours de week-ends. Et gare aux contrevenants : la gendarmerie des transports aériens distribue des amendes

Table

<i>Plan simplifié de Roissy CDG</i>	9
Introduction : <i>Le peuple de Roissy</i>	13
1. Les enfants de Roissy	27
2. À la rescousse des passagers perdus	39
3. Carnaval aux guichets des départs	59
4. Les pros de la fouille	106
5. Médecins des corps et des âmes	137
6. Le monde parallèle des VIP	163
7. Roissy côté cuisines	181
8. L'aéroport dans l'aéroport	191
9. Les hommes de la sécurité invisible	197
10. Les animaux de l'aéroport	214
11. Les prolétaires du tarmac	229
12. Le saint des saints	241
13. Les seigneurs de Roissy	251
14. Roissy qui fascine, Roissy qui effraie	284
15. Le Roissy qu'on ne saurait voir	312
16. Les clandestins de Roissy	346
<i>Remerciements</i>	375



Roissy, un monde secret. Enquête dans les coulisses du plus grand aéroport d'Europe Cyril Azouvi

Cette édition électronique du livre
Roissy, un monde secret.

Enquête dans les coulisses du plus grand aéroport d'Europe
de Cyril Azouvi

a été réalisée le 13 avril 2013
par les Éditions Denoël.

Elle repose sur l'édition papier du même ouvrage
(ISBN : 9782207111499 - Numéro d'édition : 183442).

Code Sodis : N49306 - ISBN : 9782207111512

Numéro d'édition : 232553.