

Le gouvernement doit revoir sa stratégie touristique et renoncer au projet d'extension de l'aéroport Paris Charles-de-Gaulle

Lundi 14 septembre 2026. Trois ONG se réunissent pour alerter sur le projet anachronique de l'extension du premier aéroport français et appellent le gouvernement à développer une stratégie touristique orientée vers le marché national et l'Europe.

Un mégaprojet pour accueillir 38 % de passagers en plus, à rebours des enjeux climatiques

Le 30 juillet 2026, au coeur de l'été le plus chaud jamais enregistré en France, marqué par un nombre de jours en vague de chaleur inédit (53) et des incendies extrêmes [1], le gouvernement annonce trouver un accord avec Groupe Aéroports de Paris (ADP) sur son projet d'extension de l'aéroport de Paris Charles-de-Gaulle (CDG) [2]. Cette annonce intervient cinq ans après la décision d'abandonner la construction du terminal T4, qualifié alors par Barbara Pompili, Ministre de la transition écologique de : *"projet obsolète, qui ne correspondait plus à la politique environnementale du gouvernement et aux exigences d'un secteur en pleine mutation"* [3].

L'accord annoncé cet été porte sur un plan d'investissement courant de 2027 à 2034 de 8,3 milliards d'euros, dont 6 milliards d'euros pour le seul aéroport de Paris CDG. Il correspond à la première phase d'un projet de réaménagement allant jusqu'à 2050 et prévoyant à cette échéance 19% de mouvements (décollages et atterrissages) supplémentaires et 38% de passagers en plus à cet aéroport par rapport au niveau de 2019, soit une augmentation de 29 millions de passagers [4].

Avec cette première tranche de travaux, 14 millions de passagers supplémentaires pourraient utiliser l'aéroport CDG chaque année en 2035. Ces travaux consistent notamment en la création nette de 15 postes avions au contact pour gros porteurs et 7 postes avions pour moyens porteurs tandis que 8 postes avions petits porteurs seraient supprimés [5]. Cela vise à remplacer les vols court-courriers par des vols long-courriers, renforçant les émissions moyenne de chaque mouvement.

Un projet incompatible avec les propres objectifs de l'Etat

Une nouvelle analyse de T&E montre qu'avec ce projet d'extension, les émissions CO₂ de l'aéroport [6] s'élèveraient à plus de 6 Mt par an en 2050. Cela correspondrait à 28% d'émissions supplémentaires par rapport à un scénario sans projet d'extension, ce qui ne fait qu'éloigner le secteur aérien du budget carbone récemment adopté dans la Stratégie nationale bas carbone (SNBC) pour les trajets internationaux. Selon cette stratégie nationale, le transport aérien ne devrait émettre plus que 2,4 Mt de CO₂ en 2050, soit 1,3 Mt pour l'aéroport de CDG - qui concentre un peu plus de la moitié des émissions du secteur [7].

Cet accord de l'Etat pour ce projet d'extension aéroportuaire est donc strictement incompatible avec les objectifs qu'il s'est lui-même fixés, ce que rappelle le Haut Conseil pour le Climat : *"l'ampleur des besoins en biomasse pour produire des carburants d'aviation durable (Sustainable Aviation Fuel (SAF)) nécessaires à la décarbonation du transport aérien, nécessite de stabiliser ce secteur plutôt que d'envisager sa croissance en créant de nouvelles infrastructures aéroportuaires"* [8].

Une décision aux fondements économiques incertains et lourde de conséquences pour la santé des riverains

En plus d'être en contradiction avec les engagements climatiques de la France, ce projet d'extension aéroportuaire semble douteux d'un point de vue touristique, comme l'illustre le récent rapport du Réseau Action Climat (RAC). En effet, les aéroports français font partir plus de français à l'étranger (62%) qu'ils ne font venir d'étrangers en France (38%) et cette tendance s'accroît. Le trafic "émetteur" (les Français qui partent à l'étranger) a ainsi augmenté de 4,1% entre 2024 et 2025 contre seulement 3% pour le trafic "récepteur" (les étrangers qui arrivent en France). Augmenter le trafic aérien risque de détériorer le solde du tourisme international (la différence entre les dépenses des touristes étrangers en France et les dépenses des français dans ce pays étranger), en particulier s'il s'agit de d'augmenter l'offre vers l'Europe du Sud, le Maghreb, l'Afrique subsaharienne, l'Asie ou l'Océanie, régions vers lesquelles le trafic est majoritairement émetteur.

En plus d'être un calcul économique hasardeux, miser sur le développement d'une clientèle lointaine engendre d'autres externalités négatives. La montée en gamme de l'offre touristique pour "bien" accueillir les touristes internationaux exclut une partie des résidents du marché domestique, la concentration des retombées économiques sur quelques



territoires emblématiques (Île de France, côte d'Azur) profitent en premier à des groupes hôteliers et certains restaurateurs, et exerce une pression sur le foncier, contribuant à augmenter le loyer pour les habitants de ces lieux. Le Réseau Action Climat propose plutôt de développer les vacances des résidents français dans l'Hexagone et de privilégier les clientèles étrangères proches en développant notamment les connexions ferroviaires entre la France et l'Europe.

Pour ces raisons, les associations Transport & Environment, Réseau Action Climat et Rester sur Terre appellent le gouvernement à renoncer immédiatement au projet d'extension de l'aéroport Paris Charles-de-Gaulle et à développer plutôt une stratégie touristique au service des françaises et des français.

Jérôme du Boucher, responsable aviation France de Transport & Environment (T&E) : *"Autoriser ce projet d'extension aéroportuaire revient à appuyer sur l'accélérateur alors que la vitesse du réchauffement climatique nous fait déjà vivre les premières secousses destructrices. À rebours de toute logique climatique et économique, cette autorisation au milieu de la canicule est un pied de nez cruel aux français qui voient leurs maisons brûler. "*

Alexis Chailloux, Responsable transports de Réseau Action Climat (RAC) : *" Les aéroports français font partir beaucoup plus de touristes à l'étranger qu'ils n'en font venir. On ne comprend donc pas bien l'intérêt d'ajouter des millions de tonnes CO₂ dans l'atmosphère pour un solde touristique probablement négatif ! "*

Sacha Ruello-Jossic, chargée de campagne contre l'extension de Roissy, Rester sur Terre : *"Alors que nous sommes encore sous le choc d'un été caniculaire causé par les émissions de gaz à effet de serre et que les riverains de Roissy subissent de plein fouet les impacts du trafic aérien sur leur santé, le groupe ADP se félicite de son mégaprojet d'extension de l'aéroport Charles-de-Gaulle, qui viendrait ajouter l'équivalent des émissions de l'aéroport de Marseille dans l'atmosphère ! Comme le recommande le Haut Conseil pour le Climat, le gouvernement français doit immédiatement faire annuler ce projet, comme il l'a déjà fait en 2021 pour le projet de Terminal 4."*

- [1] L'été 2026 a été le plus chaud jamais enregistré en France, selon la ministre de la transition écologique, Le Monde, 3 septembre 2026, https://www.lemonde.fr/planete/article/2026/09/03/l-ete-2026-a-ete-le-plus-chaud-jamais-enregistre-en-france-selon-le-bilan-climatique-de-meteo-france_6765147_3244.html?srltid=AfmBOorQSGMun_hbeamolszXG_zuj--mjuERjycubCO3wMeRXcp3e_R
- [2] L'Etat et Aéroports de Paris s'accordent sur un plan d'investissement inédit de plus de 8 milliards d'euros pour renforcer la place du hub de Paris parmi les leaders mondiaux, 30 juillet 2026, <https://www.ecologie.gouv.fr/presse/letat-aeroports-paris-saccordent-plan-dinvestissement-inedit-plus-8-milliards-deuros>
- [3] Jugé « obsolète », le projet de nouveau terminal à l'aéroport de Roissy abandonné par le gouvernement, Le Monde, 11 février 2021, https://www.lemonde.fr/planete/article/2021/02/11/le-gouvernement-annonce-l-abandon-du-projet-de-nouveau-terminal-a-l-aeroport-de-roissy_6069552_3244.html?srltid=AfmBOooXKlciBvVDkrFI_nPpXQLzwBpbnJiH4aGIPlYJ8o-1Aq-HkXs
- [4] CDG & Vous : la vision d'aménagement du Groupe ADP pour Paris-Charles de Gaulle, <https://entrevoisins.groupeadp.fr/actualites-evenements/cdg-vous-la-vision-amenagement-du-groupe-adp-pour-paris-charles-de-gaulle/>
- [5] Contrat de Régulation Economique 2027-2034, <https://www.parisaeroport.fr/groupe/finances/relations-investisseurs/regulation>
- [6] Ces émissions incluent les vols nationaux et internationaux. Les émissions de chaque vol (atterrissage ou décollage) sont comptées à hauteur de 50% pour éviter un double comptage avec le pays d'origine ou de destination.
- [7] Stratégie nationale bas-carbone n°3 Partie 1 (p.52, p.79), juillet 2026, <https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/SNBC3-Partie1-Juillet2026.pdf>
- [8] Avis sur le projet de troisième stratégie nationale bas-carbone (SNBC 3) (p.5), Haut Conseil pour le Climat, 12 mars 2026, https://www.hautconseilclimat.fr/wp-content/uploads/2026/03/HCC_2026_Avis-SNBC-3_web.pdf