



HAL
open science

Aéroports

Jean-Baptiste Frétiigny

► **To cite this version:**

Jean-Baptiste Frétiigny. Aéroports. Dictionnaire critique de l'Anthropocène, 2020, pp.9-11. hal-03125940

HAL Id: hal-03125940

<https://hal.science/hal-03125940>

Submitted on 19 Mar 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Version pré-print de :

Jean-Baptiste Frétiqny (2020), « Aéroports », in groupe Cynorhodon *Dictionnaire critique de l'Anthropocène*, CNRS éditions, p. 9-11.

--

L'artificialisation progressive des terrains aéronautiques depuis les débuts de l'aviation a conduit à utiliser la notion d'aérodrome pour désigner l'ensemble des terrains et des installations assurant le décollage, l'atterrissage mais aussi la circulation à terre, le stationnement et la maintenance des avions. L'apparition d'équipements à destination des passagers (aérogares) et du fret, d'abord éphémères puis pérennes et de plus en plus consolidés, ont contribué à imposer dans les années 1920-1930 la notion d'aéroport. L'aéroport désigne ainsi l'infrastructure de mobilité dans son ensemble, assurant autant la mobilité des avions que celle des passagers et des marchandises, des micro-échelles à l'échelle mondiale.

Port aérien littéralement, en français ou en anglais notamment, l'aéroport est une infrastructure clé d'investissement par les mobilités et d'anthropisation de l'interface entre terre et atmosphère. Là plus qu'ailleurs s'éprouve l'idée que « le ciel est la limite », pour reprendre le titre à la formulation ambiguë d'une installation artistique de Chicago O'Hare. Cette sensibilité à l'air, qualifiée d'*air-mindedness* aux Etats-Unis dès les années 1920, a alimenté des pratiques emblématiques du grand récit de la modernité, visant à repousser les limites de l'écoumène et de la nation, jouant du volume, de la troisième dimension spatiale permise par l'aviation.

Les limites du ciel posées aux mobilités prennent pourtant un tout autre sens au regard de la contribution à l'anthropocène que ces sites engagent à bien des échelles. Leur empreinte environnementale est en effet à la mesure de la massification et de la mondialisation des mobilités qu'ils rendent possibles. Les Etats comme les Nations Unies, à travers l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) ont fortement appuyé l'essor de ces circulations depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale, notamment par le jeu de la (dé)réglementation du transport aérien et l'absence de taxation du carburant sur les liaisons internationales. En 2017, plus de 12 000 aéroports sont recensés dans le Monde d'après la base OpenFlights. 4 milliards de passagers aériens les ont empruntés, soit deux fois plus qu'en 2006. Et les prévisions tablent sur un autre doublement du trafic mondial d'ici moins d'une vingtaine d'années. De quelles politiques de l'anthropocène les aéroports sont-ils dès lors le nom ?

De puissants opérateurs d'artificialisation des sols

Les plateformes aéroportuaires sont grandes consommatrices d'espace, en prévision de leurs activités actuelles ou futures. Les aéroports internationaux de Dammam, Denver, Dallas, Orlando, Washington, Houston, Shanghai, le Caire et Bangkok occupent ainsi une surface supérieure à celle de Roissy-Charles De Gaulle, pourtant équivalente au tiers de Paris intra-muros. On saisit dès lors l'enjeu de l'appropriation du sol dans la généalogie environnementale de ces infrastructures, l'ex-projet d'aéroport dans le bocage nantais de Notre-Dame-des-Landes n'étant pas une anomalie en la matière (Pascoe 2001).

En zone humide, dans le lit majeur de la Tamise et en frange de la ceinture verte londonienne, les terrains de l'aéroport d'Heathrow, réquisitionnés en 1944 pour un usage militaire peu avéré, illustrent la constitution fréquente de vastes emprises au nom d'impératifs stratégiques à plus large échelle, par impulsion *top down*. La poldérisation à l'origine de l'aéroport d'Amsterdam montre l'ampleur des

transformations engagées dans certains contextes, comme l'île artificielle de l'aéroport du Kansai (baie d'Osaka) ou de Hong Kong (Chek Lap Kok) construite par arasement et union de deux îles montagneuses, pour atteindre une superficie comparable à celle de la péninsule de Kowloon, le centre historique de la ville.

La transformation, de Narita, connu pour ses 10 000 cerisiers impériaux, en site du principal aéroport actuel de Tokyo, a provoqué une dizaine de morts dans les années 1970, marquant la conflictualité au long cours que de telles appropriations peuvent cristalliser. La mort en 1987 de deux policiers lors de protestations contre la troisième piste de l'aéroport de Francfort, dans la forêt alluviale du Main, permet de saisir le caractère également conflictogène des projets d'extension. Entre Etat, collectivités locales, gestionnaire d'aéroport, compagnies aériennes, voire associations militantes et de riverains manifestant ou saisissant la justice, les jeux de pouvoir à l'aéroport s'avèrent particulièrement complexes, notamment en matière environnementale (Frétiigny 2016).

L'anthropisation de la plateforme est certes relative, comme en témoigne la capture des lapins ou l'effarouchement des oiseaux à proximité des pistes. Mais elle est particulièrement poussée par la construction d'équipements d'échelle considérable, comptant parmi les environnements urbains les plus artificialisés qui soient. Le terminal 3 de Dubaï, deuxième plus grand bâtiment au monde en surface, avec jardin, cascade intérieure et climatisation, en résume le gigantisme, alors que la température extérieure maximale moyenne dépasse les 30°C huit mois par an. Au-delà de la plateforme, l'urbanisation suscitée par le développement aéroportuaire est un moteur supplémentaire d'artificialisation des sols, qu'il s'agisse de logements de salariés ou d'activités induites. Hôtels, équipements logistiques ou bureaux jouent de la situation avantageuse de l'aéroport au sein des réseaux de transport. Les morceaux de ville qui en résultent, régulièrement qualifiés d'*airport cities* ou de villes aéroportuaires, peuvent contribuer à l'extension de la tâche urbaine et à l'étalement urbain tout en exposant le voisinage à diverses nuisances.

Voisinage et pollutions aéroportuaires : quelle justice environnementale ?

Le bruit des avions occupe une place centrale dans la conflictualité cristallisée par les nuisances aéroportuaires. La représentation et l'expression de la gêne sonore, loin de calquer la carte de l'exposition mesurée par des instruments d'acoustique, donne lieu à des mobilisations étroitement liées aux ressources sociales, politiques et identitaires inégales des territoires concernés, comme l'a montré G. Faburel (2008) à propos d'Orly. Outre la complexité d'évaluation de la pénibilité sonore et des effets de l'aéroport sur les prix de l'immobilier, les enjeux d'inégalités se posent avec d'autant plus d'acuité que les ressources fiscales dégagées par l'activité aéroportuaire sont souvent inégalement réparties. Si certains aéroports, comme Los Angeles, ont été des terrains pionniers d'expérimentation de mécanismes de compensation, l'inscription de ces grands objets urbains dans des processus de participation et de justice environnementale est loin d'être aboutie. Le projet de déplacement de l'aéroport international de Mexico illustre ces difficultés (Lassen, Galland 2014). Son transfert d'un des sites les plus sismiques et inondables de Mexico à un autre, tous deux construits sur un ancien lac, diminue l'exposition aux nuisances des habitants à proximité mais menace l'accessibilité à leur lieu de travail et favorise l'embourgeoisement de leur quartier de résidence (figure 1). Les projets d'investissement immobilier sur les terrains ainsi libérés tendent à accaparer l'essentiel de l'attention de l'Etat fédéral et de la municipalité de Mexico au détriment d'une réflexion à plus vaste échelle, celle des quartiers populaires concernés comme de l'accès à l'eau, au travail et à une résidence durable de leurs habitants.

Des sites de politisation de l'anthropocène ?

L'aviation est responsable de 4 % du déséquilibre d'origine anthropique entre l'énergie entrante et sortante dans l'atmosphère terrestre (Kärcher 2018). Sa contribution au changement climatique continue de progresser, soutenue par la forte croissance du trafic aérien. Mais le transport aérien a été le grand absent de l'accord de Paris sur le climat, comme le transport maritime. Cheville ouvrière de l'archipel métropolitain mondial et de la mondialisation, ces mobilités font l'objet d'un traitement d'exception. Les constructeurs aéronautiques, les compagnies aériennes et les autorités nationales d'aviation civile mettent surtout en avant des pistes technologiques pour juguler la hausse de l'empreinte carbone. Les membres de l'OACI signent en 2016 un accord de compensation d'augmentation des émissions démarrant en 2020, dont les organisations non gouvernementales soulignent les fragilités. N'est-il alors pas urgent de faire des aéroports des sites pionniers de politisation de l'anthropocène afin d'apprécier la place et les formes à donner aux mobilités aériennes, à la fois si centrales dans les circulations mondialisées et si articulées à des inégalités sociales et environnementales ?

Mots-clefs : mobilités, transport, mondialisation, international, infrastructures, air, urbanisation, justice environnementale, conflits, modernité

Bibliographie :

FABUREL Guillaume, LÉVY Lisa, « Science, expertise and local knowledge in airport conflicts: towards a cosmopolitical approach », in : S. Cwerner *et al.*, *Aeromobilities*, New York, Routledge, 2009, p. 211-224.

FRETIGNY Jean-Baptiste, « La conflictualité de la ville en mouvement au regard d'espaces publics métropolitains émergents : les aéroports », in : D. Desponds, E. Auclair (dir.), *La ville conflictuelle*, Paris, Le Manuscrit, 2016, p. 141-160.

KÄRCHER Bernd, « Formation and radiative forcing of contrail cirrus », *Nature Communications*, 9-1, 2018, [en ligne] <https://www.nature.com/articles/s41467-018-04068-0>

LASSEN Claus, GALLAND Daniel, « The Dark Side of Aeromobilities: Unplanned Airport Planning in Mexico City », *International Planning Studies*, 19-2, 2014, p. 132-153.

PASCOE David, *Airspaces*, Londres, Reaktion Books, 2001, 303 p.