

Lutte pour le climat ? Le monde en délire planifie des centaines de nouveaux aéroports

Les projections du secteur de l'aviation donnent le tournis : d'ici à une vingtaine d'années, le nombre de voyages en avion doublerait. Les projets d'infrastructures aéroportuaires se multiplient faisant fi des conséquences climatiques. Les collectifs d'opposants se structurent et regardent *Notre-Dame-des-Landes* comme un modèle.

"Ni ici ni ailleurs."



Ce slogan, forgé au creux du bocage nantais, scandé à l'envi par les opposants au projet de *Notre-Dame-des-Landes*, fait désormais figure de leitmotiv international, repris par des groupes de militants en Autriche, au Mexique ou en Inde. Tous luttent contre l'expansion du trafic aérien dans sa manifestation la plus terrestre : la construction effrénée de nouveaux aéroports. 423 sont ainsi prévus ou en cours de réalisation. À ce chiffre effarant s'ajoutent 121 nouvelles pistes, 205 extensions de pistes, 262 nouveaux terminaux et 175 extensions de terminaux.

Un rouleau compresseur globalisé, que rien ne semble ralentir, et surtout pas les conséquences dramatiques d'un réchauffement climatique supérieur à 2 °C.

"À Vienne, les promoteurs d'une troisième piste répondent aux opposants : de toute façon, si on ne la construit pas ici, elle sera construite ailleurs", raconte Mira Kappfinger, de l'ONG Finance and Trade Watch.

Car l'industrie aéronautique voit l'avenir en rose. L'association internationale du transport aérien (*Iata*) table sur un doublement du nombre de voyages en avion d'ici à vingt ans. Au cours de l'année 2036, 7,8 milliards de personnes devraient avoir ainsi voyagé en avion. Dans un communiqué du 24 octobre dernier, le directeur de l'*Iata*, Alexandre de Juniac, se laissait aller à une envolée lyrique :

"Tous les indicateurs annoncent un accroissement de la demande de connectivité mondiale. Cette nouvelle est formidable sur le plan de l'innovation et de la prospérité qui dépend des liaisons aériennes. Cela représente un énorme défi pour les gouvernements et l'industrie, qui devront s'assurer que nous pourrions satisfaire cette demande."

Comprenez : "Agrandir et moderniser les infrastructures", [analyse le site Air Journal](#).

La ville aéroportuaire fonctionne en vase clos

Et tant pis pour la planète. Avec le transport maritime, l'aviation civile est le seul secteur qui n'est pas couvert par l'Accord de Paris sur le climat. Pourtant, elle contribue au réchauffement de la planète : 492 millions de tonnes de CO₂ par an, soit 2 % des émissions mondiales de gaz à effet de serre (GES). Le volume annuel d'émissions de la France... Si rien n'est fait, les émissions de CO₂ du secteur pourraient représenter plus de 20 % des émissions mondiales de GES en 2050.

"Les industriels de l'aviation ont concocté leur propre accord, nommé Corsia [Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation], mais il n'est pas contraignant et propose surtout de l'éco-blanchiment", dénonce Mira Kappfinger.

Reporterre avait **analysé ce plan** lors de sa négociation l'an dernier.

Pour les opposants aux aéroports, l'affaire est simple : le respect de l'Accord de Paris est incompatible avec la construction de nouvelles infrastructures.

*"Si le Royaume-Uni tente de respecter le seuil de 1,5 °C mais qu'il s'entête à construire la troisième piste d'Heathrow, les émissions de gaz à effet de serre dues à l'aviation représenteront près des trois quarts des émissions nationales en 2050", calcule **le dernier rapport** de l'ONG Finance and Trade Watch.*

Idem en Autriche, où

"une troisième piste engendrerait une augmentation des émissions carbone de 2 %, soit 1,17 million de tonnes de CO₂ en 2025", précise Mira Kappfinger. "Mais si l'on prend en compte tous les gaz à effet de serre, la nouvelle piste entraînerait 10 millions de tonnes d'émissions de gaz supplémentaires chaque année, soit la moitié de ce que produit tout le trafic routier autrichien."

En 2015, la planète comptait déjà **17.678 aéroports commerciaux**, accueillant les avions de ligne, de fret et d'affaires, dont 160 en France.

Si les promoteurs d'aéroports s'entêtent en dépit du bon sens écologique, c'est que la construction de nouvelles installations offre de juteuses perspectives économiques. Rose Bridger a participé au sein du **Global Anti-Aerotropolis Movement (Gaam)** à la rédaction de plusieurs rapports sur l'expansion du trafic aérien. Pour elle, les nouveaux aéroports se développent en suivant un modèle commun : celui de "l'aérotropole".

"Ce terme désigne le conglomérat formé par un aéroport, les zones commerciales et industrielles associées, ainsi que les projets immobiliers et les infrastructures de transport qui viennent avec", explique-t-elle.

La ville aéroportuaire ainsi créée de toutes pièces fonctionne en vase clos : les voyageurs sont captés, logés, nourris, vêtus, divertis au sein de cette immense zone. Rappelons qu'à peine 5 % de l'humanité a déjà pris l'avion ; les clients des aéroports sont donc bien souvent dotés d'un pouvoir d'achat important, à faire saliver hôteliers et firmes du luxe.



L'aéroport de Pékin.

Les bénéfices générés proviennent non pas de l'aéroport en lui-même mais des activités connexes.

"On crée des enclaves économiques qui drainent bien plus qu'elle ne dope l'économie locale", dit Rose Bridger.

Né dans les années 1990 à Frankfort, Séoul ou Singapour, ce modèle se répand à présent à travers la planète. À Brasília, la future *aérotropole* s'étendra sur 130 ha, avec 280 magasins, 30 fast foods, 5 hôtels, un cinéma, un gymnase, un parc aquatique. Et que dire du projet d'*EuropaCity*, à quelques kilomètres de l'aéroport Charles-de-Gaulle ?

"D'excellentes occasions pour des investisseurs privés de s'emparer de surfaces agricoles ou forestières"

"Ces aérotropoles ne sont possibles qu'avec le soutien et la participation active des pouvoirs publics", rappelle Rose Bridger.

En créant des zones économiques spéciales, avec une *"fiscalité attractive"*, comme à Luanda (Angola) ou à Quito (Équateur). En finançant directement les constructions, comme en Pologne, où le gouvernement porte à grand renfort de fonds publics un méga-projet qui s'étendrait sur près de 3.000 ha de terres agricoles à Baranov, à 40 km à l'ouest de Varsovie.

"Les projets aéroportuaires constituent aussi d'excellentes occasions pour des investisseurs privés de s'emparer de surfaces agricoles ou forestières", ajoute Rose Bridger.

Car c'est bien l'envers de tous ces décors pharaoniques destinés à nous envoyer en l'air : l'accaparement des terres. Plus les propriétaires de l'aéroport posséderont de surfaces autour de leur infrastructure, plus ils pourront les louer ou les concéder à d'autres promoteurs immobiliers pour des hôtels, des restaurants, des centres commerciaux. À Luanda, la zone économique spéciale s'étend sur 8.500 ha. À Delhi, le plus grand centre commercial d'Inde pourrait voir le jour à proximité de l'aéroport international, grignotant une dizaine d'hectares de terres. En Biélorussie, l'aéroport de Minsk devrait devenir l'épicentre d'un immense parc industriel et de logements de 9.500 ha, construit par... la Chine.

L'appropriation de ces terres va bien souvent de pair avec le déplacement des populations locales. 2.000 paysans sont ainsi menacés d'expulsion en Zambie, car ils vivent sur des terres convoitées pour la création du nouvel aéroport de Ndola. Au Nigeria, le gouvernement de l'État d'Ekiti a commencé en octobre 2015 le défrichage de 4.000 ha de terres agricoles ; les bulldozers sont arrivés sans qu'aucun paysan ne soit prévenu. D'après les villageois, qui sont depuis en procès, près d'une dizaine d'entre eux seraient morts *"sous le choc"*.

"Les aérotropoles portent en eux-mêmes de fortes injustices", expose Mira Kapfinger. "L'accaparement des terres, les nuisances sonores, les pollutions affectent les populations vivant à proximité de ces équipements, qui sont très souvent pauvres et ne sont pas celles qui vont prendre l'avion."

En septembre 2016, un groupe de militants du mouvement *Black Lives Matter* a ainsi bloqué le *London City Airport*, situé dans un quartier défavorisé où vivent de nombreuses communautés noires, en criant : "*Climate crisis is a racist crisis.*"

Face à cette propagation tous azimuts des aérotrôles, la résistance s'organise. Aux Maldives, des habitants de l'atoll Haa Dhaalu viennent d'intenter un procès contre le ministre de l'Environnement afin de stopper le projet gouvernemental de construction d'un aéroport en lieu et place de la mangrove de Kulhudhuffushi.



Manifestation de soutien aux grévistes de la faim opposés à la construction du second aéroport sur l'île coréenne de Jeju, le 21 novembre 2017.

Tant que l'état de droit le permet, les opposants privilégient bien souvent la bataille juridique. Ainsi, les Autrichiens **sont parvenus en février dernier** à faire interdire l'extension de l'aéroport de Vienne, au nom du climat. La protection de l'environnement figure en effet dans la Constitution du pays. Las, ce verdict a été cassé en juin.

La procédure est toujours en cours, mais une partie de la classe politique pousse pour modifier la loi fondamentale, afin que la croissance économique figure à pied d'égalité avec la défense des écosystèmes.

Mais quand la loi ne permet pas de protéger les droits humains et environnementaux, les habitants recourent à la désobéissance civile : sur l'île sud-coréenne de Jeju, **plusieurs militants ont débuté une grève de la faim**. Le 20 novembre dernier, ils passaient ainsi leur 40^e jour sans manger.

La riposte de l'aéroport "neutre en carbone"

En Europe des occupations éphémères ont été organisées à Vienne ou à Londres, à travers des camps climat.

"Le combat mené par les zadistes à Notre-Dame-des-Landes fait figure de modèle, tant par la durée de l'occupation que par l'expérimentation de modes de vie et d'organisation alternatifs, hors système", observe Mira Kappfinger.

Depuis 2017, les collectifs tentent de se structurer au sein de la *coordination internationale anti-aéroport (Gaam)*. Quand il s'agit de s'opposer à l'industrie aérienne, articuler le local au global paraît vite essentiel.

"Les émissions de gaz à effet de serre ne connaissent pas de frontières, et nous faisons face à des industriels bien organisés", note M^{me} Kappfinger. "À nous, opposants à l'expansion de l'aviation, de nous coordonner."

Construire un réseau peut s'avérer fort utile, ajoute Rose Brigder :

"Partager des expériences, diffuser les nouvelles, mener des enquêtes approfondies, se soutenir en cas de répression."

Concrètement, le réseau dispose d'un site internet, d'un fil Twitter, organise des actions en commun et publie chaque année des rapports détaillant l'évolution de la situation, continent par continent.

Regardez une vidéo de la journée d'action commune en 2016.



Essayez de regarder cette vidéo sur www.youtube.com

<https://youtu.be/u2stHuqbYiY>

Devant la montée des résistances locales, l'industrie aéronautique a trouvé sa riposte : l'aéroport "neutre en carbone". Depuis une dizaine d'années, le Conseil international des aéroports travaille ainsi à verdir son image, à travers une sorte de labellisation, l'"Airport Carbon Accreditation" (ACA). Le principe est en apparence simple : réduire et compenser les émissions de carbone liées à l'activité aéroportuaire. Et pour ce faire, les idées ne manquent pas : recours aux énergies renouvelables pour couvrir la consommation du site, utilisation d'ampoules LED, compensation écologique pour la perte de biodiversité. À ce jour, 219 établissements, dont 117 en Europe, se présenteraient comme "durables".

L'argument est asséné tel un mantra, comme au Mexique. Pour faire accepter le *Nouvel Aéroport international de Mexico (NAICM)*, le président de la République, Enrique Peña Nieto, met en avant un

"projet conçu pour améliorer la santé écologique de la région et porter secours à une zone qui était environnementalement dégradée".

Et tant pis si des études montrent que le risque d'inondation n'a pas suffisamment été pris en compte. Et tant pis si une partie des terres réservées à la compensation ont depuis été rétrocédées à des politiques locaux pour des projets de développement économique, *ainsi que le raconte The New York Times*.

D'après *Finance and Trade Watch*, cette certification n'est qu'un trompe-l'œil :

"L'activité aéroportuaire ne représente en elle-même que 5 % des émissions du secteur de l'aviation. L'ACA ne dit rien sur la principale source de pollution : les vols."

Sans oublier que la compensation écologique pose de sérieuses questions, *comme l'avait expliqué Reporterre à propos de Notre-Dame-des-Landes*.

"Nous devons proposer un autre récit, déconstruire l'idée selon laquelle il serait possible de continuer à prendre l'avion tout en ayant une bonne conscience écolo", estime Mira Kappfinger. "Voler est une activité polluante, dans les airs et sur terre."

Le mot d'ordre de la coordination anti-aéroport, "Stay Grounded" (rester au sol), nous invite d'ailleurs à descendre de notre nuage d'illusions et à garder les pieds sur terre.

► Lire aussi : [Vacances en avion ? La planète a la gueule de bois](#)

Source : Lorène Lavocat pour *Reporterre*

Photos :

- . chapô : [Pixnio](#) (CC0)
- . Pékin : [Pixabay](#) (CC0)
- . Jeju : © [Gaam](#)