

L'aéroport de Roissy «décarboné» malgré plus d'avions et de passagers : une vision stratégique entre greenwashing et expansion

Thibaut Sardier

En lançant sa propre consultation publique sur l'aménagement futur de Roissy Charles-de-Gaulle, en cours jusqu'au 8 juillet, le groupe ADP (ex-Aéroports de Paris) veut légitimer la croissance du trafic aérien.

Communication à base de greenwashing ou véritable enquête ? [Groupe ADP \(anciennement Aéroports de Paris\)](#) met son avenir entre les mains du public. Depuis quelques semaines et jusqu'au 8 juillet, l'entreprise publique a lancé de sa propre initiative «CDG et vous», une grande consultation sur l'aménagement futur de l'aéroport Roissy Charles-de-Gaulle, avec des réunions d'information, des ateliers [et une enquête en ligne ouverte à tous](#).

La «*vision stratégique*» présentée n'est pas un plan d'aménagement ficelé, mais une liste d'ambitions ou d'objectifs pour l'avenir de l'infrastructure. ADP veut un aéroport alimenté par les énergies renouvelables, mieux connecté au train et aux moyens de transport écologiques, le tout en évitant de trop bétonner pour construire ses futurs équipements. Les maîtres mots : «*sobriété*», «*décarbonation*», et un «*objectif central : la neutralité carbone en 2050*». Au fil d'une grosse vingtaine de questions, les internautes peuvent se prononcer sur la meilleure façon d'améliorer la correspondance train-avion, sur la place du solaire et de la géothermie dans le mix énergétique de l'aéroport, ou sur les attentes des personnes en situation de handicap.

Sauver la planète et les avions

Mais comme toujours avec les consultations, il faut regarder les thèmes sur lesquels on ne demande pas l'avis des participants. Or la vision d'avenir d'ADP a un prérequis discutable face aux enjeux écologiques : il faut «*répondre à la demande de trafic*». Après la chute liée au Covid, [cette demande redécoule](#) à Roissy, de 1 à 1,5 % par an. Une «*croissance modérée*» jusqu'en 2050, argumente l'entreprise, puisque les projections pré-Covid visaient plutôt 2,5 à 3 %. La donnée n'a pourtant rien d'anodin : au total, en 2050, cela devrait représenter une augmentation de 19 % des mouvements d'avion et de 38 % des voyageurs par rapport à 2019, soit 592 000 décollages et atterrissages annuels (passagers et fret) et 105 millions de passagers, contre 76 millions en 2019. Une projection problématique quand on parle de transition écologique. En 2022, [le rapport «Voyager bas carbone» du groupe de réflexion Shift Project](#) n'y allait pas par quatre chemins : pour contribuer comme les autres secteurs à l'objectif de neutralité carbone de la France, «*la mobilité longue distance doit [...] s'électrifier, et le trafic aérien progressivement décroître*».

Mais chez ADP, hors de question de parler de décroissance, ni même de plafonnement. «*Nous sommes une entreprise publique, notre mission est d'accueillir le trafic aérien*», se défend Justine Coutard, directrice générale déléguée d'ADP. Et de rappeler que les nouvelles salles

d'embarquement envisagées sont des équipements plus légers qu'un nouveau terminal et pourront être construites progressivement, en fonction de l'évolution effective du trafic.

Or l'objectif de neutralité carbone des opérations au sol en 2035, amplement développée dans le projet d'ADP, cache le problème le plus important : celui des [émissions en vol, qui constituent l'essentiel de l'impact écologique du secteur aérien](#). *«Pour nous, ça n'a pas beaucoup de sens de séparer les émissions de l'aéroport de celles des compagnies aériennes»,* répond Justine Coutard, pour qui la politique tarifaire de l'aéroport, qui pénalise les avions les plus vieux, est assez incitative pour assurer un renouvellement des flottes vers de nouveaux appareils moins polluants. Mais en combien de temps ? L'entreprise mise aussi sur des biocarburants – mais comment les produire en assez grande quantité ? – et des [moteurs à hydrogène](#), technologie qui peine à faire ses preuves. Difficile dans ce contexte d'imaginer comment sauver à la fois la planète et les avions.

Nuisances sonores

Pour les associations de riverains, régulièrement mobilisées contre les nuisances de l'aéroport, la consultation en cours tient plus de la communication que du débat, d'autant que l'entreprise n'a pas l'obligation de tenir compte des résultats. *«Si on arrive à accueillir 38 % de passagers en plus avec seulement 19 % d'avions supplémentaires, il faudra des appareils plus gros. Même s'ils sont de nouvelle génération, le risque est fort qu'ils soient plus bruyants»,* explique Françoise Brochot, présidente de l'Association de défense contre les nuisances aériennes, qui réclame l'absence de vols de 22 h à 6 h et un plafonnement à 440 000 mouvements annuels. *«ADP va pouvoir s'appuyer sur l'enquête en disant, "on a consulté", alors que les habitants ne se mobilisent pas tellement»,* poursuit la riveraine, qui craint une *«extension déguisée»* de Roissy, quelques années après [l'abandon d'un projet de quatrième terminal](#), envisagé avant la pandémie.

Pour des chercheurs spécialistes du sujet comme l'historien Frédéric Graber, ces consultations peuvent servir à légitimer les projets et à susciter de l'adhésion, plus qu'à recueillir des objections. C'est ainsi qu'on peut lire certains items du questionnaire d'ADP, dont la réponse tombe sous le sens. Lorsqu'on demande aux internautes s'ils trouvent désagréable de *«prendre un bus puis un escalier mobile pour accéder à l'avion»*, ou si la présence d'un métro pour faciliter les correspondances *«pourrait améliorer l'expérience d'un passager»*, qui dirait non ?

Toutefois, d'autres questions sont plus lourdes de conséquences. On peut par exemple se prononcer sur le projet dans son ensemble, de *«très favorable»* à *«très défavorable»*. *«Ce n'est pas un référendum, rappelle Justine Coutard. Mais on fera le bilan à l'automne : on retournera vers le public pour expliquer ce qu'on prend, ce qu'on ne prend pas et pour quelle raison.»* On verra alors comment le projet évolue, au cas où les positions défavorables viendraient à l'emporter.

[Cet article est paru dans Libération \(site web\)](#)