

Coronavirus : Après l'abandon du T4 à Roissy, l'épidémie aura-t-elle la peau des aéroports ?

AVIONS SANS AILES Les aménagements aéroportuaires ont de plus en plus de mal à passer dans un monde en crise écologique, et où le trafic aérien s'est effondré



Rachel Garrat-Valcarcel |



Publié le 11/02/21 à 11h49 — Mis à jour le 11/02/21 à 18h49



Le terminal 2 de l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle. (illustration) — JOEL SAGET / AFP

- Le gouvernement a annoncé l'abandon du projet d'agrandissement de l'aéroport de Roissy.
- Les questions environnementales motivent cette décision, mais la crise sanitaire n'y est pas non plus pour rien.
- Après, au moins temporairement, le trafic aérien en 2020, les aéroports seront-ils la prochaine victime de la pandémie ?

Les aménagements aéroportuaires ne sont plus dans le vent. Presque vingt ans après l'enterrement du troisième aéroport parisien, deux ans après la fin de la saga [Notre-Dame-des-Landes](https://www.20minutes.fr/societe/notre_dame_des_landes/) à Nantes, ce jeudi le gouvernement a annoncé l'abandon de l'agrandissement de Roissy. D'ici 2037, le premier aéroport français devait accueillir un [quatrième aérogare](https://www.20minutes.fr/planete/2830303-20200728-aeroport-roissy-projet-extension-doit-etre-revu-profondeur-demande-jean-baptiste-djebbari). Ce T4 devait permettre d'accueillir 40 millions de passagers et de passagères en plus par an. Mais, crise écologique oblige, ce projet entre 7 et 9 milliards d'euros avait beaucoup d'opposants et d'opposantes.

« C'est un projet obsolète, qui ne correspondait plus à la politique environnementale du gouvernement », justifie la ministre de la Transition écologique, [Barbara Pompili](https://www.20minutes.fr/politique/barbara-pompili/). Plus largement, « un consensus est en train d'émerger aussi, poussé par la Convention citoyenne sur le climat, sur un moratoire ou une interdiction de l'agrandissement des

aéroports », souligne auprès de *20 Minutes* Paul Chiambaretto, professeur à la Montpellier Business School, directeur de la chaire Pégase dédiée à l'économie du transport aérien. La question pourrait donc bientôt se poser pour Nice, le deuxième aéroport de France, et Lille, plus modeste, qui ont eux aussi leurs projets d'agrandissement.

Des prévisions de trafic incertaines

L'image, déjà mauvaise, de ce type de projets, s'est encore dégradée avec la crise sanitaire. Le trafic passager a chuté de 67 % l'an dernier à cause de la pandémie. Si on a du mal à imaginer que le trafic aérien reste dans cet état, certains ne le voient toutefois pas remonter de sitôt. « On n'anticipe pas un retour du tourisme mondial à un niveau normal avant deux à quatre ans », estime Marie Delaplace, professeur à l'université Gustave-Eiffel et à l'École d'urbanisme de Paris, interrogée par *20 Minutes*. Cela pourrait être pire pour les voyages professionnels : « Les relations à distance vont perdurer de manière importante. Avant la crise, le télétravail était marginal mais il se développait, aujourd'hui il est extrêmement important car recommandé, et son développement va continuer », pronostique Marie Delaplace.

Le transport aérien est en crise, probablement la plus grande crise de son histoire même, mais « le secteur est résilient », croit Paul Chiambaretto, qui ne voit là qu'une crise « conjoncturelle » : « Au lieu d'avoir le trafic prévu en 2035 on l'aura en 2040. » Le spécialiste s'inquiète donc de la décision du gouvernement pour la capacité aéroportuaire de Paris. Marie Delaplace moins. Elle ne voit de nouvelle perspective de croissance qu'à partir du moment où émergeront des avions « vraiment moins polluants » : pas avant au moins vingt ans selon elle. Barbara Pompili demande d'ailleurs à l'aéroport de Paris de se préparer à l'arrivée, lointaine donc, des avions à hydrogène.

Des infrastructures sous-respiration artificielle

Pour Marie Delaplace il est « extrêmement improbable » que de gros aéroports soient vraiment mis en difficulté néanmoins. Même Orly, le deuxième aéroport parisien, fermé de longues semaines au plus fort de la crise sanitaire, ne paraît pas menacé. L'histoire pourrait être différente pour les aéroports plus petits. Hors crise, les aéroports régionaux sont déjà le plus souvent non rentables et sous respiration artificielle quasi-permanente, grâce aux collectivités locales et aux Chambres de commerce et d'industrie.

Les propositions pour supprimer les lignes intérieures qui sont réalisables en moins de 2 h 30 ou de 3 h 30 en train se multiplient et les mettent directement sur la sellette. Certains petits aéroports pourraient-ils carrément fermer ? Peut-être, mais dans la majorité des cas, la simple menace de fermeture d'une ligne aérienne mobilise le ban et l'arrière-ban des milieux politico-économique locaux. Paul Chiambaretto se rappelle des rumeurs sur la suppression de la ligne entre Paris et Perpignan, il y a quelques mois : « Le jour même Carole Delga [la présidente de la région] a dit non, expliquant que la compétitivité de la ville était en danger. Les entrepreneurs sont montés au créneau. »

Les aéroports régionaux sont toujours vus par les décideurs locaux comme des leviers de développement économique importants. « 10 % de connectivité en plus, c'est 0,5 % de PIB local en plus pour la région », affirme Paul Chiambaretto. Alors, pour ces petites infrastructures, la solution pourrait passer par des regroupements et une spécialisation. « Ça serait une manière de rationaliser les choses. Certains pourraient se spécialiser sur le fret, d'autres sur le trafic passager, d'autres encore sur la maintenance », envisage-t-il. En tout cas, ça coûtera cher, en argent public notamment. En dette écologique aussi ?

PARIS

Le projet d'extension de l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle est abandonné, annonce Barbara Pompili

ÉCONOMIE

Déjà mal en point avant la crise, les aéroports du sud-ouest menacés par la baisse durable du trafic aérien