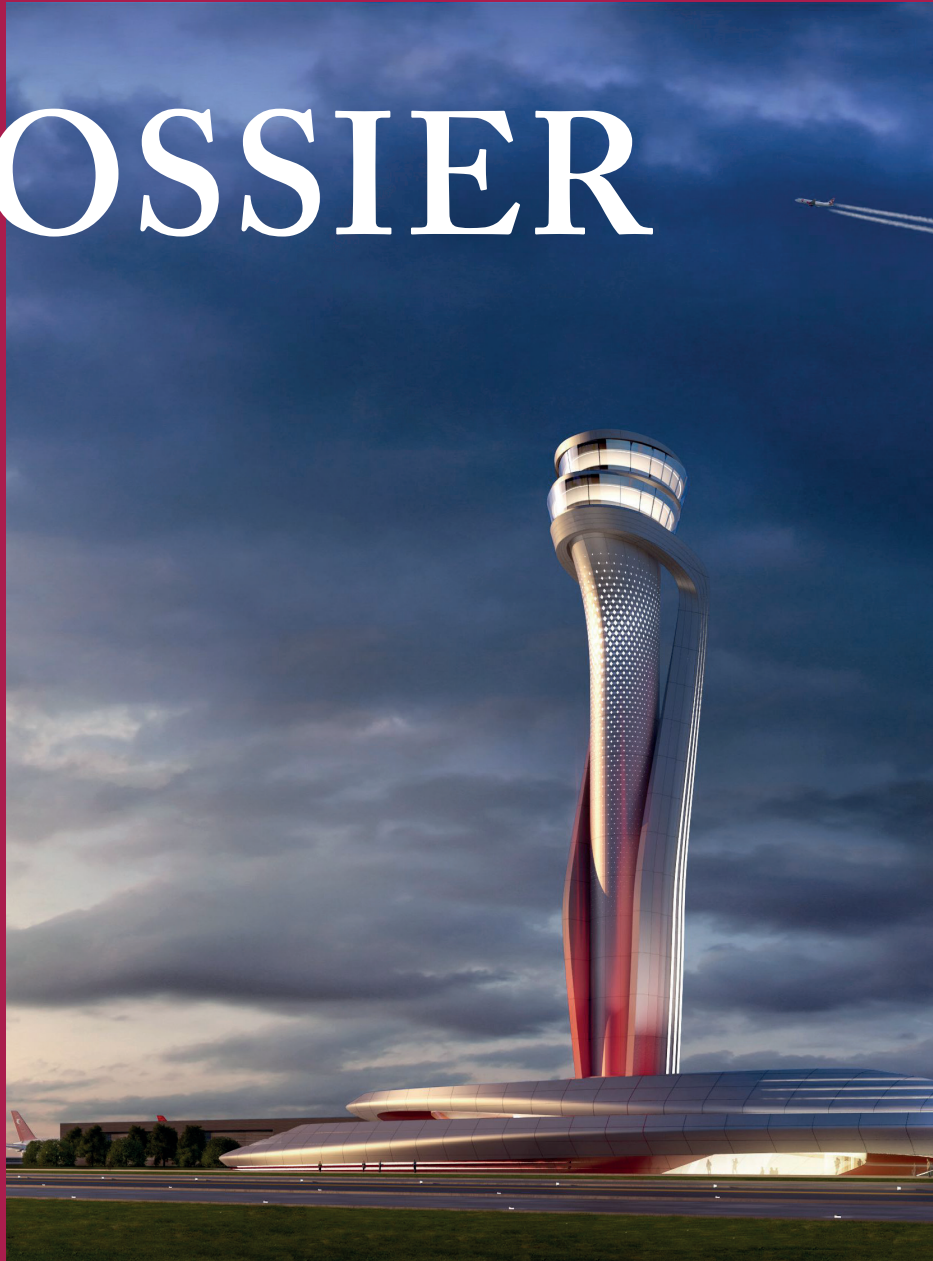


DOSSIER



La future tour de contrôle de l'Istanbul New Airport qui ambitionne de devenir l'un des plus grands aéroports du monde. (Courtesy Istanbul New Airport)

LES CITÉS DU CIEL

dossier préparé par Philippe Chassepot, Emmanuel Grandjean, Richard Malick et Cora Miller

LE BOOM DES LIAISONS AÉRIENNES OBLIGE TOUS LES PAYS À ADAPTER LEURS AÉROPORTS. AVEC, PARFOIS, LA TENTATION DE DONNER À CES STRUCTURES DU PASSAGE LES ATOUTS SÉDENTAIRES DES VILLES. ENJEU À LA FOIS POLITIQUE, ÉCONOMIQUE ET CLIMATIQUE : COMMENT LES AÉROPORTS VONT-ILS AINSI DEVENIR LES NOUVELLES CITÉS DU CIEL ?

Au XIX^e siècle, les gares faisaient entrer le train dans les villes. Au point d'en remodeler durablement les plans. Autour de Saint-Lazare à Paris, de Saint-Pancras à Londres ou de la Hauptbahnhof à Berlin se sont ouverts des boulevards, des hôtels, des commerces, inaugurant ainsi la création de quartiers entiers. La gare devenait une porte autant ouverte sur le monde qu'une machine urbaine nourrie par la population des voyageurs et de ceux qui y travaillaient. Un siècle plus tard, l'aéroport semble rejouer cette révolution urbaine.

Car le ciel n'a jamais été aussi fréquenté. Après la parenthèse du Covid en 2020, le trafic mondial a renoué avec les records : les aéroports ont accueilli environ 5 milliards de passagers en 2024 et devraient en

recevoir 8,6 milliards en 2043, puis 10 milliards en 2050. Une croissance vertigineuse qui oblige à inventer des infrastructures aux dimensions de villes.

EN PLEIN DILEMME

Les hubs en donnent la mesure. À Doha, Hamad International peut accueillir plus de 65 millions de voyageurs par an. Istanbul, devenu l'un des grands carrefours entre Europe, Asie et Afrique, a été conçu pour en accueillir à terme jusqu'à 200 millions. L'Éthiopie se veut le point nodal de l'Afrique. Construit à une quarantaine de kilomètres d'Addis-Abeba, le futur mégahub de Bishoftu est un projet fou dont la première phase devrait être inaugurée en 2030 avec une capacité de 60 millions de passagers, avant

d'en recevoir jusqu'à 110 millions. Ces chiffres racontent pourtant un paradoxe. Plus l'aéroport devient gigantesque, connecté, commercial et urbain, plus son empreinte environnementale devient difficile à ignorer. L'aviation représente autour de 2,5% des émissions mondiales de CO₂, auxquelles s'ajoutent les effets climatiques des traînées de condensation, mais aussi, au sol, le bruit, les particules, l'artificialisation des terres et les milliers de déplacements nécessaires au fonctionnement de ces monstres du ciel.

Comment accompagner une mobilité croissante tout en transformant son territoire et en préservant l'environnement ? C'est tout le dilemme auquel doit faire face l'aéroport du XXI^e siècle. ■