

DEUX EXTRAITS D'ARTICLES SUR LE PROJET D'AÉROPORT DE MEXICO

Le pharaonique projet d'aéroport de Mexico (site de RFI - 2014)

Le 3 septembre, en présence de ministres, du gouverneur de l'Etat et du maire de Mexico, le président Enrique Peña Nieto a annoncé que le projet des architectes Norman Foster et Fernando Romero avait été retenu pour la construction du futur aéroport international de la capitale.

Il sera l'un des plus grands du monde. Le président espère le voir achevé avant 2018, un record de temps pour une telle réalisation. Mais voilà, il y a urgence.

Ce sera certainement l'œuvre emblématique du gouvernement d'Enrique Peña Nieto. Elle se justifie par une situation d'urgence. L'actuel aéroport de Mexico, qui accueille 32 millions de passagers par an, est en effet totalement saturé ; un avion en décolle ou y atterrit toutes les 50 secondes, ce qui en fait un aéroport à très haut risque pour la sécurité. Le nouvel aéroport aura une capacité deux fois supérieure. Dans un premier temps, il pourra accueillir 60 millions de passagers.

Cette décision va permettre de développer les échanges, le tourisme et le commerce. Mais il s'agit aussi d'un moteur du développement économique et social. Le coût est estimé à 120 milliards de pesos (environ 8 milliards d'euros). Sa construction et son fonctionnement devraient fournir, à moyen terme, environ 100 000 emplois.

Les paysans de Texcoco, un obstacle

Le projet n'est pas nouveau. Va-t-il vraiment se réaliser ? On avait déjà parlé de cette création sous les gouvernements de Vicente Fox puis de Felipe Calderon. Ils avaient finalement renoncé pour des problèmes sociaux et financiers. Comment ces derniers ont-ils été résolus ? En fait, cela fait cinquante ans que l'on parle d'éloigner l'aéroport de Mexico, actuellement situé au cœur de la ville.

Un temps, un autre emplacement avait été envisagé à Tizayuca, à une cinquantaine de kilomètres de la capitale. Il aurait offert une véritable décentralisation de tout le transport aérien de la capitale. Il aurait par ailleurs libéré les espaces de l'actuel aéroport pour créer de nouveaux quartiers et fournir une réserve foncière à la ville.

Finalement, Enrique Peña Nieto a privilégié les 12 000 hectares de l'ancien lac de Texcoco, qui jouxte l'actuel aéroport. Ce n'est donc pas une bonne nouvelle pour les habitants de Mexico, qui vont avoir plus d'avions au-dessus de leur tête, subir une augmentation de la pollution atmosphérique, et plus de bruit. Et puis, il y aura certainement des problèmes sociaux, avec le refus des paysans de Texcoco de céder leurs terres. Ce sont eux qui avaient déjà fait capoter le projet d'aéroport du gouvernement de Vicente Fox.

Lutte pour le climat ? Le monde en délire planifie des centaines de nouveaux aéroports 6/12/2017 / [Lorène Lavocat \(Reporterre\)](#)

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](#).