

## PDF hosted at the Radboud Repository of the Radboud University Nijmegen

The following full text is a publisher's version.

For additional information about this publication click this link.

<http://hdl.handle.net/2066/164421>

Please be advised that this information was generated on 2021-10-20 and may be subject to change.

## Environnement

### Schiphol: l'incompatibilité de l'écologie et de l'expansion économique?

De nos jours, l'aviation se trouve au centre d'un processus de croissance et d'internationalisation qui se marque tout d'abord par la formation, via fusion et rachat, de compagnies aériennes toujours plus grandes et plus actives sur le plan international. En Europe aussi, un nombre croissant de pays se voient contraints à autoriser leur propre compagnie aérienne, objet de leur fierté nationale, à collaborer ou à fusionner avec des entreprises étrangères. Un processus analogue d'internationalisation et d'expansion frappe aussi l'infrastructure. Certains aéroports parmi les plus grands, tels Roissy, Francfort, Londres Heathrow et d'autres, se disputent passagers et fret. La collaboration avec de nombreuses compagnies aériennes, un service de qualité et surtout de bonnes liaisons avec l'arrière-pays sont des atouts importants dans la concurrence internationale.

L'aéroport national néerlandais, Schiphol, désire lui aussi se jeter dans la mêlée. De 1986 à 1988, la SA Aéroport Schiphol élaborait un 'Masterplan' qui soulignait la fonction 'mainport' de Schiphol. Du point de vue économique, les Pays-Bas dépendent en grande partie de leurs exportations et de leur rôle de plaque tournante dans le commerce international et la distribution. Un port (Rotterdam, le plus grand port mondial) et un aéroport sont, pour les Pays-Bas, des actants économiques essentiels. Vu le rôle de Schiphol dans l'économie nationale, la direction de l'aéroport estime que celui-ci devrait être fortement agrandi, ce qui ne pourrait se réaliser qu'avec la création d'une cinquième



piste de décollage et d'atterrissage. De 1988 à 1990, le gouvernement adopta ce point de vue. Schiphol reçut le statut de moteur de l'économie nationale, et la Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening (Quatrième notice sur l'aménagement du territoire), le document politique en matière d'aménagement du territoire, accorda à la fonction 'mainport' de Schiphol le statut de priorité importante. Il n'existe pas de définition univoque du concept 'mainport' mais il est généralement admis qu'il s'agit (a) d'une plaque tournante du trafic aérien international et intercontinental, et (b) d'un pôle d'attraction pour d'autres activités économiques. La SA Schiphol prévoyait que l'aéroport de Schiphol qui, en 1990, convoyait 16 millions et demi de passagers, doublerait ce chiffre en 2003 pour atteindre 30 millions. Le fret qui, en 1990, totalisait 800 000 tonnes passerait, quant à lui, à deux millions de tonnes en 2003.

La croissance de Schiphol a pourtant des limites. L'aéroport se situe tout près d'Amsterdam, dans une région à très forte densité de population. De plus, depuis les années 50, de nombreuses maisons ont été construites dans cette région (Amstelveen, Aalsmeer et autres), en partie parce qu'une croissance aussi explosive du trafic aérien n'était pas prévisible.

[p. 124]

Celle-ci amena de nombreuses personnes à se plaindre de l'impact croissant des activités aériennes sur l'environnement et surtout des nuisances toujours plus graves causées par le bruit. Déjà dans les années 70 et 80, les considérations environnementales avaient freiné l'expansion prévue de Schiphol. L'agrandissement de l'aéroport sous la forme d'une cinquième piste de décollage et d'atterrissage semblait incompatible avec la qualité de vie des riverains.

En 1989-90, le gouvernement créa autour de Schiphol un projet 'ROM'. Ce projet avait pour but de concilier, en concertation avec, en principe, tous les intéressés, l'organisation de l'aménagement du territoire (dans ce cas précis, l'expansion de Schiphol) et la protection de l'environnement (l'impact environnemental très lourd de ce même Schiphol). Le gouvernement poursuivait un double objectif: la réalisation du mainport Schiphol d'une part, création d'une cinquième piste comprise, et l'amélioration de la qualité de vie d'autre part. Bien que le gouvernement défendît ce double objectif, il apparut très vite que ces deux considérations étaient incompatibles.

Comme nous l'avons dit, l'impact environnemental de Schiphol consiste tout d'abord dans l'excès de bruit. En 1990, on n'enregistra pas moins de 55 000 plaintes à ce sujet. Malgré la création d'une cinquième piste, le gouvernement affirme que pas plus de dix à douze mille habitations ne devraient être incommodées par le bruit. Mais le bruit n'est pas la seule forme de pollution. Pour les riverains, les problèmes de sécurité jouent un rôle au moins aussi important, surtout depuis l'accident dramatique du Boeing qui, en octobre 1992, s'est abattu sur le quartier d'habitation Bijlmermeer. A cela s'ajoutent la pollution de l'air par le trafic aérien et le trafic routier qu'il engendre, les odeurs nauséabondes, la pollution du sol, les désagréments visuels, etc. Le cumul de tous ces facteurs rend très difficile la vie autour de Schiphol. A un niveau plus général, le trafic aérien contribue à la diminution de la couche d'ozone et à l'effet de serre. C'est pourquoi l'opposition du mouvement écologiste à l'expansion de Schiphol est dictée non seulement par des intérêts environnementaux locaux mais aussi par des considérations d'ordre mondial.

Comme prévu, il semble à peu près impossible de concilier ces deux objectifs. Même lorsque le développement s'entoure de nombreux compromis et concertations, comme ce fut le cas ici, des buts aussi opposés se révèlent incompatibles. Cela incita le mouvement écologiste et les riverains à quitter la table de négociation. Malgré cela, le parlement néerlandais a entre-temps approuvé le projet d'expansion de Schiphol. Les avantages économiques attendus pour les Pays-Bas et la région entourant l'aéroport l'ont emporté sur les menaces pour l'environnement.

Pieter Leroy

(Tr. Ch. Gerniers)