

Le 3e aéroport de Paris, Passant N° 38 (janvier 2002 - février 2002)

une très certaine idée de la France

Photographie Nicolas Frémiot (Le Bar Floréal)

A propos d'un investissement gigantesque aux conséquences de long terme, il est consternant de voir que les arguments avancés sont uniquement fondés sur les projections statistiques du trafic aérien. Le trafic laissé libre d'enfler indéfiniment, d'ici trois ans Roissy-Charles de Gaulle sera complètement « saturé ». Il faut donc le « prévoir » et prendre des mesures immédiatement. En clair, accompagner le laisser-faire à coups de milliards de francs. Tout se passe comme si l'on considérait que la



croissance du trafic aérien était une donnée « naturelle », « inéluctable » et « neutre », en somme le versant transport de la « mondialisation ». On évacue complètement qu'il s'agit avant tout de politique et de stratégie. Selon la même logique, il faudrait du reste commencer à penser très sérieusement au quatrième aéroport, qui sera à l'ordre du jour vers 2020 ; ou encore, plutôt que de développer le ferroutage, on pourrait proposer des autoroutes réservées aux camions puisque leur trafic croît aussi sans fin. En réalité, on décide de laisser faire, en une sorte de corruption mentale où – ce n'est pas un hasard – le libéralisme le plus sauvage rejoint le jacobinisme le plus éculé.

Paris et sa région auraient techniquement besoin d'une capacité aérienne plus forte. À un moment donné, ce peut être incontestable. Mais cela est le résultat d'une politique – ou plutôt d'une politique d'absence de politique. À force de faire de Paris le lieu où tout arrive et où tout se produit, on crée évidemment les conditions d'une croissance ininterrompue de la mégapole jusqu'à son propre étouffement – au coût exponentiel – dans la pollution, la précarité sociale et l'insécurité. La décentralisation timidement poursuivie par les gouvernements est plus que contrebalancée par le fonctionnement même de l'État qui, quotidiennement, produit de la centralisation politique et de la concentration administrative – pour ne point parler de résistances caricaturales comme dans ce cas d'une ENA incapable de sortir de son arrondissement lutétien à l'ère de la mondialisation alors que sa fonction est la formation des cadres de l'État, y compris, et peut-être surtout, de leur imaginaire. Du pilotage de la recherche scientifique par les sommets au détriment des laboratoires (qui oblige à « monter » à Paris pour la moindre démarche), au budget du ministère de la Culture scandaleusement hypertrophié au seul profit de Paris, au tracé en étoile des TGV encore plus centralisé que le dense réseau en toile d'araignée imaginé sous Napoléon III, on pourrait trouver mille manières de montrer que la sociologie même de cet État réduit les timides politiques de décentralisation et déconcentration au rang d'alibi.

Le cas du TGV, lui aussi relatif aux transports, mérite qu'on y revienne. Son tracé exclusivement de et vers Paris n'est nullement dû à la fatalité ou à la rentabilité. Il relève d'abord de l'imaginaire de la nation qui hante ceux qui nous gouvernent. Cet imaginaire, qui confond nation et pouvoir d'État, ne pense la nation France que relativement à Paris. Le beau TGV ne doit servir qu'à monter plus vite à la capitale – au grand contentement,

souvent, d'élites provinciales produites par les « régions de programme » gaulliennes (c'est-à-dire des régions ne correspondant pas aux réalités historiques et culturelles, mais imaginées par le planificateur), et qui ne sont que les clones rapetissés du modèle parisien. Chaque président de conseil régional, chaque maire de grande ville veut son TGV pour se rapprocher du pouvoir d'État. Ainsi, quand la ligne grande-vitesse Paris-Bordeaux sera achevée, Paris sera-t-il à deux heures de Bordeaux. Un progrès ? Non, une catastrophe. Paris, à 600 Km, sera plus « proche » de la capitale girondine, que Toulouse, à 250 km (2 h 05 en TGV sur ligne normale, 2 h 12 à 2 h 51 par le corail ou le TER). Quand on crée sciemment de telles distorsions complètement artificielles, on ne peut plus penser et maîtriser l'aménagement du territoire. Il ne faudrait achever la ligne Paris-Bordeaux que dix ans après qu'une navette TGV aura mis, vingt fois par jour, les deux capitales du sud-ouest à cinquante minutes l'une de l'autre, dix ans après que se seront ainsi fortifiées à nouveau les relations interrégionales habituelles.

Le problème n'est pas que franco-français. On a fait le forcing pour que Strasbourg soit lié à Paris par une ligne nouvelle entièrement de grande vitesse. En même temps, on mène le combat pour que la capitale alsacienne reste aussi capitale européenne. N'eût-il pas été plus stratégique d'imaginer le grand TGV de la « banane bleue », Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg, prolongé vers Londres et Genève-Turin ? Cette stratégie est parfaitement praticable mais – là est le problème – elle demeure inimaginée.

La SNCF a beau jeu de répondre que des TGV transversaux, soient-ils internationaux, ne sont pas rentables. Mais pourquoi ne le sont-ils pas présentement ? On fait des enquêtes en prenant pour base le nombre actuel de gens qui prennent le train pour aller de Bordeaux à Marseille : ce nombre est insuffisant. Forcément ! Il faut au mieux 5 h 41 et souvent plus de sept heures ! Il faut, depuis Bordeaux, 5 h 40 (changement à Redon ou Nantes) ou 6 h 06 (sans changement) pour aller à Rennes. Pour aller de Bordeaux à Lyon, c'est 7 h 30 : il « vaut mieux », donc, passer par Paris (5 h 56), mais on paye le kilométrage. Ce sera la même chose, demain, pour aller de Bordeaux à Marseille et pourquoi pas Barcelone, dès que les voies à grande vitesse Bordeaux-Tours et Montpellier-Barcelone seront achevées ! C'est ou long, ou très cher. Donc on ne prend pas le train, au profit de l'avion ou de sa voiture. Donc ce n'est pas rentable.

Cela questionne le rôle de l'État en tant que grand aménageur du territoire. Si la SNCF est conduite par des politiques de rentabilité à court ou moyen terme, et que des normes européennes interdisent peu ou prou à l'État de lui « passer des commandes » non rentables au nom du marché libre, la question est insoluble. Le marché libre ne fait que suivre la raison du plus fort, du plus rentable immédiatement – il est triste qu'un ministre communiste des Transports s'en accommode – et l'imaginaire de la France jacobine s'allie ainsi fort bien au libéralisme : Paris – le plus gros, le plus rentable – structure la France. Pourtant, c'est le rôle de l'État, financé par l'impôt, que d'assumer la non-rentabilité temporaire de projets qui restructureraient le territoire en fonction des besoins des habitants, rétabliraient les équilibres régionaux historiques, et parviendraient ensuite à l'équilibre financier. Mais, à l'heure des négociations de l'OMC sur un « accord général sur les biens et services », notre État en aura-t-il encore seulement le droit ?

L'affaire du troisième aéroport de Paris surgit comme une manifestation extrême du conservatisme dans l'imaginaire de la nation. D'une part, il est absurde d'atterrir à Paris quand on se rend à Bordeaux, Strasbourg ou Lyon. Les milliards dépensés pour détruire/bétonner/polluer les terres fertiles de la Somme seraient mieux utilisés dans l'aménagement des aéroports internationaux non parisiens déjà existants. « Mais on ne peut pas empêcher les gens de vouloir se rendre à Paris ! », répondra-t-on. Si tout se passe à Paris, c'est évident. Il faut donc politiquement décider que tout ne doit pas se passer à Paris.

Mais d'autre part, cet imaginaire de la nation n'est pas illustré seulement dans les phénomènes classiques de centralisme et de concentration. Il relève autant du rôle attribué à la ville. Or, depuis Henri Lefèbvre, on sait qu'à l'ère des technologies modernes, le concept même de ville est dépassé. Si les villes historiquement constituées ont, de ce fait même, un avenir, on sait que l'on va vers l'urbanisation générale de la campagne – au sens de son équipement urbain et des métiers de ses habitants. La société actuelle n'a besoin ni de villes (en tout cas pas d'hypercentres) ni de déserts, mais elle a plus que jamais besoin de l'urbanisation de la campagne, de bourgades et de l'aménagement du territoire.

Laisser croître les très grandes villes, prôner des politiques de simple accompagnement de

ce laisser-faire – fussent-elles « sociales » : c'est ce qu'on appelle la « politique de la ville » – renforcées tant par la logique libérale (nécessairement de court terme) que par l'imaginaire jacobin, est complètement anachronique et antisocial. Il faut politiquement décider de faire cesser la croissance de Paris et des grandes métropoles régionales. Cela doit impérativement se conjuguer dans tous les secteurs de la politique : de la délocalisation de ministères entiers au prêt 0 % attribué sans condition de ressource dans les communes de moins de 5 000 habitants pour la rénovation du logement ancien, des aides à la création d'entreprises très prioritairement destinées aux mêmes communes à la priorité aux transports publics sur un réseau conçu à long terme en fonction des besoins des habitants, du renforcement des aéroports internationaux non parisiens à l'uniformisation à 3 % de l'indemnité de résidence des fonctionnaires, de l'interdiction des fermetures d'écoles et de bureaux de poste à la campagne à l'accroissement du rôle des « pays », etc.

Politiquement décider de faire cesser la croissance de Paris pour favoriser bourgades et campagnes n'a rien d'anti-parisien : Paris étouffe sur lui-même ! Plafonner Roissy à 55 millions de passagers annuels pour laisser la tendance se poursuivre à quelques encablures est une aberration. Aucun amendement n'est possible à ce projet dément. L'avion n'a de sens que sur le long courrier – tout le reste, même à l'international proche, devrait relever d'un dense réseau ferroviaire de qualité. Le plafonnement politique, complet et définitif, du trafic aérien dans l'ensemble du bassin parisien à l'actuel total Orly+Roissy sera une contrainte féconde pour mieux desservir les autres provinces, mieux penser l'ensemble des transports, plus vite passer de la ville à l'urbanisation de la campagne. Le refus du troisième aéroport n'est nullement une vision « ruraliste », mais au contraire le projet moderne d'une autre idée de l'urbanisation de la France. Le troisième aéroport est au transport ce que le grand ensemble fut à la ville au cours du baby-boom. On sait maintenant ce qu'il en coûte, on entrevoit ce qu'il en coûtera encore pendant des dizaines d'années.

Si l'on peut tirer une leçon de la tragédie des Twin Towers, c'est que l'hyper-concentration, en un même lieu, de certaines fonctions, est antagonique tant à la démocratie qu'à la sécurité, et relève typiquement d'une pensée prémoderne, si ce n'est babelienne.

Le troisième aéroport, c'est la même chose que le symbole désormais attaché à McDonald : un espace national qui n'est plus sous la maîtrise démocratique de ses habitants. Les deux questions sont liées, il faut que le mouvement social s'en saisisse.

Michel Cahen

* *Historien, institut d'études politiques de Bordeaux.*

[retour](#)

© 2001 - [le passant ordinaire](#)

Les archives du passant

les rubriques du passant