

	Sommet européen du transport aérien Bordeaux 17 au 19 novembre 2008	 Les Amis de la Terre	Contribution	
--	--	--	--------------	--

Les Amis de la Terre

2B rue Jules Ferry, 93 000 Montreuil.
Tél : 01 48 51 32 22.Fax : 01 48 51 95 12
E-mail : france@amisdelaterre.org

L'actualité montre que la régulation des activités économiques a quelques atouts. Mais la nouvelle "donne" ne semble pas avoir atteint le secteur du transport aérien en Europe. En effet, la situation montre que la libéralisation n'incite pas à un développement rationnel mais à une surenchère d'offres de liaisons aériennes (parfois peu pérennes). Toutes pèsent lourdement sur l'environnement.

Les nouvelles procédures, approches, solutions techniques annoncées, ne sont en fait que des moyens employés pour augmenter encore plus le trafic et le silence des responsables est " assourdissant ". Ceci est particulièrement pointé en France pour l'aéroport de Roissy-CDG, situé en zone très urbanisée et qui concentre pourtant 60% du trafic français.

La rationalité dans le domaine de l'aérien serait de tenir compte des données environnementales maintenant largement connues.

Or l'UE n'a finalement demandé qu'une réduction des émissions de CO2 de 10% et la taxation du kérosène reste un serpent de mer. En rappel les efforts des pays européens seront amenuisés, voire annulés si le transport aérien poursuit sa croissance - les émissions dues à l'aérien ont augmenté de 70% ces dix dernières années.

La contribution CO2 de l'aérien est considérée en Europe comme la principale raison du non respect des objectifs de Kyoto.

La modernité serait de montrer que les contraintes environnementales sont telles qu'elles imposent une réorganisation de la chaîne de transport avec une analyse des "nouvelles données"

- Inquiétude des européens pour leur santé et le cadre de vie en ville

Les européens sont inquiets des dommages pesant sur leur santé : en plus des émissions de GES, les oxydes d'azote et le bruit provoqués par des vols incessants des avions perturbent de plus en plus d'habitants de jour comme de nuit. Roissy-CDG a le plus fort trafic et celui, de nuit est en augmentation.

Notre proposition : que les études sur l'impact des aéroports sur la santé et les territoires soient multipliées, valorisées et incitent à des actions pour la réduction du nombre des vols.

- Comportements:

Les fraises dans les avions l'hiver, les petits voyages éclairs pour les soldes ou un concert sont anti-développement durable ? En rappel, les émissions de CO2 d'un vol transatlantique équivalent aux émissions annuelles d'un automobiliste anglais en un an.

Notre proposition: développer en Europe une conscience des enjeux environnementaux liés aux déplacements inutiles de fret, mais aussi au tourisme et aux loisirs.

L'organisation de cette nouvelle chaîne de transport européenne implique d'afficher des choix clairs à valoriser à tous les niveaux : les économies de déplacements, puis les trajets à assurer avec le moyen de transport le plus économe et le moins polluant.

Nous préconisons:

- la multiplication des liaisons ferroviaires sur les parcours susceptibles de soulager le trafic aérien communautaire et que le projet de TGV fret cesse d'être repoussé. Il éviterait des vols intra européens de nuit.

- la surtaxation de toutes les liaisons aériennes européennes en concurrence avec une liaison train (décision du Grenelle de l'environnement).

- La pénalisation des vols en petits avions mal remplis et en navette de "rabattage", comme c'est le cas en France vers CDG. Les files indiennes d'avions qui attendent de pouvoir atterrir à CDG au dessus du Val d'Oise sont choquantes!

- la transparence des données statistiques nécessaire à une politique de redistribution du trafic au niveau européen. Les données concernant l'organisation des correspondances faites dans les aéroports ne permettent pas de l'établir.

Exemple à CDG*, le système de hub multiplie le nombre d'atterrissages et de décollages. Il incite à la multiplication des correspondances si pénalisantes pour l'environnement. Pourtant la possibilité d'un trafic international suffisant à partir de la province est établi. Des liaisons moins nombreuses, certains jours, mais sans navette de rabattement vers Paris, satisferaient les clients des régions.

- des consultations publiques obligatoires lorsque la capacité d'un aéroport est augmentée. Cela a été le cas à Heathrow et Schipol, pas à CDG où de nouvelles aérogares, dont une dévolue aux passagers de province, exerce de fait une concurrence frontale au train alors que la France dispose d'un bon réseau TGV .

La concurrence entre compagnies pour les "créneaux" fait rage et les aéroports sont maintenant souvent gérés par des sociétés privées (exemple ADP) pour les plus grands et par des collectivités pour les autres. Il s'agit donc de servir les actionnaires ou d'asseoir un pouvoir local. La rationalité et l'indispensable protection de l'environnement devraient pourtant cesser d'être reléguées au second plan des préoccupations des gestionnaires.

Anne Gellé, Les Amis de la Terre, responsable transport aérien

* Etude: <http://www.amisdelaterre.org/IMG/pdf/ETUDE.pdf>