



Association nationale d'élus

Juin 2020 - N° 74

# La Newsletter

Ville & Aéroport

## La Convention citoyenne sur le climat vote des propositions visant à limiter les effets néfastes du transport aérien

*Après huit mois de travail, les 150 citoyens ont débattu du 19 au 21 juin des 150 mesures qu'ils souhaitent transmettre au gouvernement et préciser celles qu'ils veulent proposer pour un référendum. Ville et Aéroport s'est penchée sur celles qui ont pour objectif de limiter les effets néfastes du transport aérien. Elles vont dans le bon sens et Ville et Aéroport retient notamment la fin du trafic aérien sur les vols intérieurs d'ici 2025 pour les lignes où il existe une alternative bas carbone satisfaisante en prix et en temps (sur un trajet de moins de 4h). Par ailleurs, les élus de Ville et Aéroport sont particulièrement sensibles à la proposition qui interdit la construction de nouveaux aéroports et l'extension des aéroports existants. D'autant plus qu'elle vient de cosigner aux côtés de 26 associations et collectifs un courrier au Président de la République afin de lui demander l'annulation du projet de Terminal 4 pour l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle. Ville et Aéroport regrette qu'aucune proposition réglementaire n'ait été formulée sur les vols de nuit. 149 des 150 propositions de la Convention ont été retenues et présentées au gouvernement.*

### Les propositions de la Convention pour limiter les effets néfastes du transport aérien

- Adopter une écocontribution kilométrique renforcée
- Organiser progressivement la fin du trafic aérien sur les vols intérieurs d'ici 2025, uniquement sur les lignes où il existe une alternative bas carbone satisfaisante en prix et en temps (sur un trajet de moins de 4 heures)
- Interdire la construction de nouveaux aéroports et l'extension des aéroports existants
- Taxer davantage le carburant pour l'aviation de loisir
- Promouvoir l'idée d'une écocontribution européenne
- Garantir que l'ensemble des émissions qui ne pourraient pas être éliminées soient intégralement compensées par des puits de carbone
- Soutenir, à moyen terme, la Recherche et Développement dans le développement d'une filière biocarburants pour les avions

### Analyse critique de la proposition sur la réduction des vols intérieurs d'ici 2025

Sur la deuxième proposition, Ville et Aéroport reste réservée à ce stade. En effet, la position d'Air France est claire sur ce point puisque la compagnie a déjà indiqué qu'elle ne fermerait pas ses lignes intérieures qui alimentent le Hub de Paris-Charles-de-Gaulle. Tout est fait pour préserver celui-ci. Par ailleurs, elle a annoncé lors de sa dernière assemblée générale qu'elle allait réduire de 40 % l'offre sur les vols nationaux français d'ici à 2021 avec la fermeture de plusieurs destinations lorsqu'il y a une alternative ferroviaire à moins de 2h30. Le réseau domestique va connaître une transformation accélérée. Une décision qui répond à une demande de l'État qui, après avoir soutenu Air France à hauteur de 7 milliards d'euros, lui avait demandé d'améliorer sa rentabilité et son impact environnemental, et d'entamer une

réflexion sur son réseau en France. Enfin l'État lui a demandé de réduire de 50 % les émissions de CO2 sur ses vols intérieurs d'ici 2024.

### **Ville et Aéroport partage une proposition forte de la Convention : l'interdiction de tout nouvel aéroport ou d'extension des aéroports existants**

Sur la question de l'interdiction de tout nouvel aéroport ou d'extension des aéroports existants, Ville et Aéroport ne peut qu'adhérer puisqu'elle l'avait déjà proposé. En ce sens, elle rejoint l'analyse de certaines ONG qui tablent sur les Accords de Paris pour bloquer l'extension de plusieurs aéroports. Avant que la crise sanitaire du Covid-19 ne touche l'Europe, la justice britannique avait décidé d'interdire l'extension de Londres-Heathrow estimant que les Accords de Paris auraient dû être pris en compte. Décision inédite puisque c'est la première fois qu'une décision juridique s'appuie sur l'urgence climatique pour annuler l'extension d'un aéroport.

Ville et Aéroport souhaite que ce cas fasse jurisprudence. Elle vient de cosigner un courrier aux côtés de 26 associations et collectifs au Président de la République afin de lui demander l'annulation du projet de nouveau Terminal 4 à Paris-Charles-de-Gaulle (cf. sur [www.villeaeroport.fr](http://www.villeaeroport.fr)). Alors que l'enquête publique se tiendra à l'automne Ville et Aéroport envisage de travailler sur des recours qui reprendront cet angle d'attaque. Le réseau national d'élus Ville et Aéroport s'intéresse également aux projets d'extension en cours à l'échelle des grands aéroports régionaux : Nice-Côte d'Azur (extension du Terminal 2), Marseille-Provence (extension T1 et T2), Bâle-Mulhouse (nouveau Terminal), Bordeaux-Mérignac (extension terminal low-cost), Nantes-Atlantique (projet de réaménagement avec allongement de piste).

Lors d'une audition à l'Assemblée nationale le 30 avril menée conjointement par la Commission des Affaires économiques et la Commission du Développement durable les ministres de l'Économie et de l'Écologie ont indiqué la nécessité « de reconsidérer la pertinence d'extension de terminaux, dans un contexte de forte baisse, à court terme, du trafic aérien ». Cet appel n'a visiblement pas été entendu par les gestionnaires d'aéroports (ADP et sociétés aéroportuaires), car les différents projets d'extension des aéroports existants ont été confirmés.

### **Taxation de l'aérien : Ville et Aéroport demande une taxation du kérosène au même niveau que les carburants automobiles**

Sur ce thème, la proposition de la Convention est timide puisqu'elle porte la taxation du carburant uniquement sur l'aviation de loisir. Ville et Aéroport va plus loin et considère comme d'autres organisations qu'une fiscalité écologique doit s'appliquer au transport aérien. Elle pense en particulier à la taxation du kérosène au même niveau que les carburants automobiles, à un prix de billet révisé incluant mieux l'impact environnemental estimé par la Commission européenne à 33 milliards d'euros par an pour les 33 principaux aéroports européens.

Ville et Aéroport rappelle que l'aviation civile a réussi à s'affranchir de la lutte contre la pollution en 1997 à Kyoto. Le lobbying de l'IATA avait été efficace puisque les « soutes internationales » avaient été exclues des calculs des émissions de gaz à effet de serre. L'argument avait été de dire qu'on ne saurait attribuer des quotas nationaux d'émission aux compagnies puisque celles-ci ont des activités principalement internationales : faudrait-il taxer le pays siège de la compagnie, celui de l'aéroport de départ ou d'arrivée, ou encore l'espace aérien du pays survolé ? Depuis 1997, au gré des COP successives, les « soutes

internationales » ont ainsi continué à se défendre avec succès. Mais cette exception apparaît de moins en moins tenable alors que la prise de conscience du risque climatique s'accroît.

Enfin, les compensations carbone qui sont revendiquées par certaines compagnies aériennes ne peuvent constituer qu'un pis-aller, car l'ampleur qu'il faut leur donner et les effets que l'on en attend sont difficiles à mesurer en toute objectivité.

### **Ville et Aéroport regrette que la thématique des vols de nuit soit absente des travaux de la Convention citoyenne sur le climat**

Ville et Aéroport demande une meilleure réglementation des vols de nuit en France avec l'instauration négociée de couvre-feux spécifiques à chaque plateforme et s'appliquant aux vols commerciaux (hors fret). Elle partage la position de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (Acnusa) qui dans son rapport annuel 2020 fait de la protection de la période nocturne « une priorité majeure ». L'Autorité déclare que « la réduction des nuisances nocturnes reste la première des priorités sur et autour des aéroports non soumis à des couvre-feux. Les études d'approche équilibrée en cours devraient permettre de mettre en adéquation les objectifs et les moyens de réduction du bruit la nuit. Lors du redémarrage des activités aéroportuaires, l'attention portée aux mesures permettant de réduire de manière significative les nuisances nocturnes devra être soutenue. »

Il s'agit d'interdire toute opération aérienne sur une période nocturne définie sauf dérogations explicitement visées par l'arrêté de restriction encadrant le couvre-feu. L'opportunité d'un couvre-feu se détermine au cas par cas pour chaque plateforme. Son établissement nécessite de prendre en compte tous les paramètres environnementaux, économiques et sociaux pertinents à travers la réalisation d'une étude d'approche équilibrée pour chaque aéroport envisagé. Cette étude devrait examiner les conditions dans lesquelles les avions basés ayant subi des retards parfaitement exceptionnels pourraient prétendre à d'éventuelles dérogations. L'expérience de Bâle – Mulhouse souligne la nécessité d'un encadrement réglementaire précis de cette possibilité. Parallèlement, afin de réduire les nuisances environnementales, en particulier sonores, Ville et Aéroport invite les aéroports à travailler en meilleure collaboration avec le coordonnateur national à la programmation des vols pour éviter toute opération non indispensable en cœur de nuit (minuit à 6 heures) et d'alléger les opérations entre 22 heures et minuit. Elle entend protéger les riverains, en allant dans le sens des recommandations de l'OMS

### **Pour un schéma aéroportuaire national assorti de propositions, objet de l'audience Ville et Aéroport avec Jean-Baptiste Djebbari en septembre**

Ville et Aéroport présentera sa réflexion et ses propositions destinées à la mise en œuvre d'un schéma aéroportuaire national au secrétaire d'État chargé des Transports, M. Jean-Baptiste Djebbari lors d'une audience programmée en septembre.

La stratégie nationale du transport aérien 2025 présentée par le gouvernement en mars 2019 et fruit des Assises de l'aérien ne propose pas de schéma aéroportuaire national à proprement parler, c'est-à-dire une politique aéroportuaire avec une vision d'aménagement du territoire plus équilibrée sur le moyen et le long terme. Actuellement et conséquemment à l'abandon du projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes, le gouvernement a fait le choix de renforcer la concentration du trafic aérien sur les plates-formes parisiennes, en particulier à Paris-Charles-de-Gaulle avec comme horizon un nouveau terminal 4, qui opérera à lui seul l'équivalent du trafic de Paris-Orly.

Ville et Aéroport avait demandé dans le cadre de sa contribution aux Assises que ce schéma aéroportuaire trouve sa traduction au niveau des territoires aéroportuaires à travers un contrat de développement durable aéroportuaire (CDDA) pour chaque aéroport acnused. Lors de cette audience ministérielle, Ville et Aéroport aura l'occasion d'aborder avec le secrétaire d'État chargé des transports l'ensemble des sujets qui n'ont pas ou peu été traités lors de ces Assises et qui concernaient directement les territoires aéroportuaires et leurs élus.



(Colloque 2018 : Ville et Aéroport propose la mise en œuvre d'un schéma aéroportuaire national assorti d'un contrat de développement durable aéroportuaire (CDDA) )



(Madame Patricia Schillinger, Vice-présidente de Ville & Aéroport et Monsieur Jean-Pierre Blazy, Président de Ville & Aéroport)



Agenda Ville & Aéroport