

Quel transport aérien après la crise sanitaire du Covid-19 ?

Dans une newsletter précédente, Ville et Aéroport apportait son soutien à l'initiative de 250 ONG. Celles-ci demandaient aux gouvernements des contreparties dans le cadre des plans d'aides accordés aux acteurs du transport aérien, en particulier les compagnies aériennes. Alors que nous sommes dans la première phase de déconfinement, Ville et Aéroport expose son analyse critique de l'action menée par l'État auprès du secteur aérien. Au-delà elle présente ses propositions pour un nouveau modèle de développement du transport aérien post crise du Covid-19, mieux réglementé et soucieux des enjeux sociaux, écologiques et sanitaires.

Pour un transport aérien mieux réglementé selon une approche équilibrée (économie, social, environnement santé)

Ville et Aéroport a toujours défendu l'idée qu'il faut mieux réglementer selon une approche équilibrée entre l'économie, le social, l'environnement et la santé. Ce sont les piliers du développement durable qu'il faut traiter ensemble. C'était déjà le cas avant la crise sanitaire du Covid-19 et ça l'est encore plus aujourd'hui et demain. Une fois que la pandémie mondiale du Covid-19 sera passée, Ville et Aéroport continuera d'être force de propositions auprès des pouvoirs publics afin que des engagements sur le volet écologique comme sur le volet social et sanitaire soient demandés aux compagnies aériennes. En effet, nul ne peut imaginer que les choses reprendront comme avant. Les élus des collectivités riveraines d'aéroports font, encore plus qu'hier, de l'environnement et de la santé des populations une priorité. L'étude épidémiologique DEBATS pilotée par l'ACNUSA et qui sera publiée cette année le démontrera. Si l'on prend l'exemple de la région Ile-de-France, la cartographie de Bruitparif l'avait déjà fait début 2019. Les zones aéroportuaires en Ile-de-France sont celles où le nombre de mois de vie en bonne santé perdus est le plus élevé.

Le cas d'Air France : l'État agit dans l'urgence et les contraintes liées au prêt restent insuffisantes

Si l'on prend l'exemple d'Air France, le gouvernement a demandé des engagements écologiques précis dans le cadre d'un plan d'aides de 7 milliards d'euros accordé par l'État. Il s'agit pour la compagnie de réduire les émissions de CO2 du passager, réduire de 50 % les émissions de CO2 sur les vols domestiques d'ici 2024, l'utilisation de biocarburant... Cela passe aussi par une réflexion sur le réseau d'Air France dans le pays, en particulier lorsqu'il y a des alternatives ferroviaires de moins de 2h30.

Notre analyse sur ce point est que l'exécutif a voulu mettre en place certaines choses dans l'urgence. Au final, la loi de finance rectificative d'avril prévoit que les prêts accordés ou garantis par l'État soient conditionnés à une pleine intégration des objectifs de RSE dans la stratégie des entreprises aidées, notamment en matière de lutte contre le changement climatique. Tout cela reste flou. Dans l'urgence, l'exécutif a bien tenté de mettre des contraintes, mais elles ne sont pas assez fortes. Ce qui a été mis en place reste très largement cosmétique. L'État aurait pu instaurer un Prêt à Impact Climat par exemple.

C'est encore possible. Il faut conditionner le prêt au respect d'une trajectoire de réduction des émissions de carbone compatible avec l'Accord de Paris. En indexant les taux d'intérêt sur cette trajectoire CO2, l'entreprise aurait tout intérêt à la respecter puisque son prêt serait bonifié. Plus sa trajectoire collerait à l'Accord de Paris, moins elle rembourserait, car les taux d'intérêt seraient plus bas. Une autre piste aurait pu être étudiée : l'État aurait pu aussi échelonner ses prêts en fonction d'objectifs prédéfinis comme la publication du bilan carbone complet de l'entreprise. Un autre objectif aurait pu être l'adoption d'un objectif de réduction d'émissions de CO2 sur le long terme, ou encore la présentation d'une stratégie climat qui suit les recommandations de la TCFD (Task Force on Climate related Financial Disclosure) qui visent à intégrer le risque climatique dans sa stratégie d'entreprise. Les aides auraient été débloquées à chaque étape respectée. L'État a manqué cette occasion, par manque de discussions, par excès de prudence et dans l'urgence. Mais il n'est pas encore trop tard. Il est parfaitement possible de créer un mécanisme de Prêt à Impact Climat (ou « Performance Climate Loan »). En ajoutant aux aides financières des contreparties extrafinancières, ce nouveau mécanisme viserait ainsi à récompenser les entreprises les plus vertueuses, en profitant à l'environnement et à la société. L'occasion est unique.

Le transport aérien ne peut s'exonérer des urgences environnementales et sanitaires. Ville et Aéroport demande un schéma aéroportuaire national dans lequel serait inscrit le respect de l'Accord de Paris, la réduction des pollutions sonores et atmosphériques, une fiscalité écologique renforcée

Ville et Aéroport considère que le transport aérien français et mondial ne peut plus s'exonérer de ces urgences sanitaires et environnementales. Il doit prendre sa part. Cela passe par le respect de l'Accord de Paris et la réduction des pollutions sonores et atmosphériques. Après cette crise sanitaire sans précédent, le modèle économique du Hub comme à Paris-Charles-de-Gaulle trouve ses limites. On ne peut plus favoriser la concentration des flux aériens et des personnes en un même point. Cela s'avère désastreux sur le plan environnemental et sanitaire. C'est donc tout le système aéroportuaire français qu'il faudrait repenser dans le cadre d'un schéma aéroportuaire national dans lequel les grandes orientations de l'État seraient inscrites. C'est déjà l'idée qu'elle défendait avant la crise du Covid-19 et il est désormais temps d'avoir un État stratège et régulateur sur ce sujet.

Elle n'est pas la seule à le dire. Les garants de la CNDP dans les conclusions de leur bilan post concertation sur le projet de Terminal 4 de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle (juin 2019) ont repris cette idée d'un état stratège et régulateur et leurs recommandations reprenaient largement celles formulées par Ville et Aéroport. Cette idée fait son chemin.

Nous savons que contrairement aux autres secteurs, le secteur aérien n'a pas de véritable plan de réduction de ses émissions pour les quinze prochaines années. De plus il table sur des technologies qui n'existent pas encore. La compensation des émissions carbonées et l'achat de

droits à polluer sont des leurres inacceptables qui montrent les limites d'un système qui ne s'est pas engagé dans la réduction des émissions.

Nous considérons comme d'autres qu'une fiscalité écologique doit s'appliquer au transport aérien. Je pense 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. Il faut également abandonner l'idée de développer toujours plus les infrastructures existantes (ex : projets d'extension de certains grands aéroports français avec la construction de nouvelles pistes ou de terminaux supplémentaires). La promotion du ferroviaire (TGV et train de nuit) est à encourager pour les trajets de courte et moyenne distance (jusqu'à 3 heures). Cela réduirait le nombre de vols. Enfin, sur la question des vols de nuit l'instauration de couvre-feux spécifiques à chaque plateforme et s'appliquant aux vols commerciaux doit être négociée.

Des progrès indispensables attendus sur l'environnement sonore et la pollution de l'air

Sur la question de l'impact du trafic aérien sur l'environnement sonore et la pollution de l'air des progrès importants sont attendus. À la faveur de la crise sanitaire du Covid-19 nos concitoyens ont pu mesurer la différence entre un environnement pollué et un environnement apaisé. Au niveau européen, le bruit est encadré par une directive et un règlement, mais sans aucun objectif pour les États membres. Il faut que cela change. Tout comme certaines associations, Ville et Aéroport demande qu'un indice événementiel type NA65 fondé sur la répétitivité de l'émergence du bruit aérien (cause principale de la gêne ressentie par les populations riveraines) soit pris en compte en ajout des indices de mesure du bruit utilisés aujourd'hui tels que le Lden. Il s'agit pour Paris-CDG d'abandonner l'IGMP, indice insincère qui ne rend pas compte de la gêne ressentie. L'État devrait fixer en concertation avec les acteurs du transport aérien des objectifs de réduction de bruit chiffrés pour toutes les catégories d'aéronefs. Bien sûr il faut interdire les avions les plus bruyants, mais il faut aussi réglementer le trafic en définissant pour chaque plateforme un plafonnement sur la base du nombre de mouvements annuels.

Sur le volet pollution atmosphérique, il y a également à faire pour améliorer la situation et c'est urgent. L'ADEME elle-même dans son rapport de 2018 formule des propositions pertinentes. Il faut notamment que soient prises en compte des opérations au sol incluant également les approches et départs d'aéronefs, soit le cycle « LTO » (atterrissages et décollages sous l'altitude de 915 mètres). Il serait opportun qu'Airparif fasse une expertise sur la contribution de l'aérien aux particules PM10 et PM2,5.

Sur le volet social, il faut s'attaquer à la racine du problème : le dumping social européen, véritable virus du transport aérien français

Sur le plan social, les menaces sur les emplois sont déjà nombreuses et concrètes. La reprise de l'activité sera longue et difficile. Nous demandons un changement de modèle économique : les enjeux sociaux et environnementaux doivent primer le profit à tout va et sur l'appât du gain à court terme. Pour cela, il faut s'attaquer à la racine du problème : le dumping social européen, véritable virus du secteur aérien français.

Qu'observe-t-on aujourd'hui en France ? Il existe deux modèles qui s'opposent : celui des compagnies aériennes mises en difficulté parce qu'elles respectent le droit et leurs salariés et

celui de celles qui réalisent des mégas profits en pratiquant l'optimisation fiscale et le dumping social.

On peut citer l'exemple de RYANAIR comme summum du second modèle. Ces compagnies voyous tirent bénéfice depuis des décennies d'une distorsion de concurrence et l'état encourage malheureusement cette compétition en ne légiférant pas et en fermant les yeux sur de nombreuses infractions au Code du travail.

Ville et Aéroport en appelle aux pouvoirs publics afin que soient fixées des règles du jeu identiques pour toutes les compagnies ayant des bases en France. Il faut les mêmes règles de concurrence et des conditions de travail dignes et pérennes.

Rappelons dans le cadre de ce débat que la compagnie Ryanair a annoncé son intention de licencier jusqu'à 3000 salariés, essentiellement des pilotes et du personnel de cabine, alors que par ailleurs la compagnie a indiqué qu'elle était entrée dans cette crise du Covid-19 avec 4 milliards d'euros de liquidités...

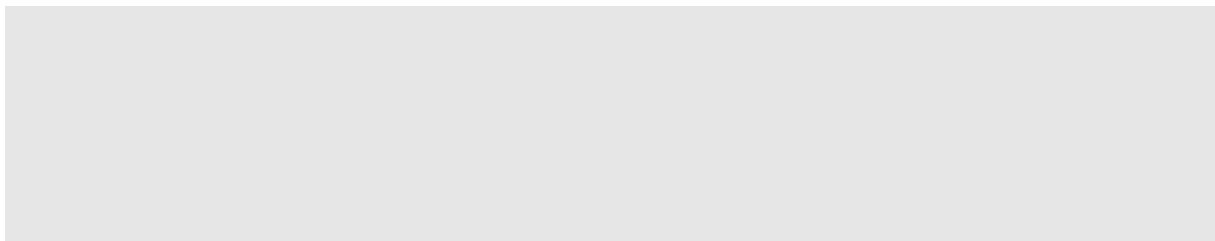
Quels enseignements de la crise du Covid-19 ? Continuité du modèle de développement du transport aérien ou rupture ?

Dans les années qui viennent, reviendra-t-on à la « normale », c'est-à-dire à une croissance du marché aérien selon les critères du seul libéralisme économique ? Si c'est le cas, ce retour au rythme de croisière d'avant-crise porterait le risque de nouvelles crises pandémiques mondiales. En prendre conscience pourrait donc amener à une rupture, exactement comme les attentats du 11 septembre 2001 l'ont été dans la réorganisation de la sécurité aérienne.

Rappelons-nous 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 « routes 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 « routes 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.

Les compensations carbone sont revendiquées par certaines compagnies aériennes, mais celles-ci 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 a toujours eu pour mission de mieux protéger les populations riveraines d'aéroports. Cela passe avant tout par une réglementation du secteur. Nous ne savons pas si l'avion propre et silencieux existera un jour, mais dans l'immédiat il est de notre responsabilité de plafonner l'activité tout en poursuivant les progrès techniques permettant de limiter la consommation par passager transporté/kilomètre parcouru.





(Séance du conseil d'administration Ville et Aéroport, le 8 octobre 2019 à l'Assemblée Nationale)



Agenda Ville & Aéroport