



**Droit de réponse à M. Eric Veillon, directeur de la publication de  
Roissymail**

**« Avions et aéroports : Blazy décidément incorrigible ! »  
(Eric Veillon, Roissymail, 25/04/20)**

par Jean-Pierre Blazy  
Maire de Gonesse  
Président de Ville et Aéroport

Gonesse, le 28 avril 2020

Cher Monsieur,

Je tiens à réagir à l'article ci-dessus publié récemment dans Roissymail. Il fait suite à la diffusion de la newsletter 72 de l'association nationale d'élus Ville et Aéroport, que je préside, et qui portait notamment sur les demandes de contreparties de 250 ONG aux gouvernements dans le cadre des plans d'aides accordés aux acteurs du transport aérien, en particulier les compagnies aériennes.

M. Veillon vous savez que je ne suis pas contre l'avion, contre le transport aérien. Je dis depuis toujours que c'est un secteur qui doit être mieux réglementé. C'était déjà le cas avant la crise sanitaire du Covid-19 et ça l'est encore plus aujourd'hui et demain.

Après la phase de confinement et une fois que la pandémie sera passée, Ville et Aéroport, aux côtés d'autres organisations, sera force de propositions auprès des pouvoirs publics afin que des engagements écologiques précis soient demandés aux compagnies aériennes. Nul ne peut imaginer que les choses reprendront comme avant. Il faut changer de paradigme. 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. La cartographie de Bruitparif l'a 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.

Dès lors, 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'Etat seraient inscrites. M. Veillon conviendra que je défendais cette idée avant le Covid-19 et qu'il est désormais temps d'avoir un Etat stratège et régulateur sur ce sujet.

Je ne suis pas le seul 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. D'ailleurs le gouvernement par la voix de ses ministres de l'économie, et de l'écologie ensuite a lui-même demandé à Air France des engagements écologiques dans le cadre d'un plan d'aides de 7 milliards d'euros accordé par l'Etat.

Mme Borne a ainsi précisé hier sur Europe 1 qu'il s'agissait 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 », a-t-elle ajouté.

Oui, mais... M. Veillon vous savez comme moi que contrairement aux autres secteurs, le secteur aérien n'a pas de véritable plan de réduction de ses émissions pour les 15 prochaines années. De plus il table sur des technologies qui n'existent pas encore. L'Europe et ses Etats membres ne devraient plus soutenir une activité incapable de mettre en place une stratégie à court terme de réduction de l'ensemble de ses émissions de gaz à effet de serre (dioxyde de carbone, et autres émissions contribuant au réchauffement climatique). 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.

Je considère 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 (hors fret) doit être négociée.

Sur la question de l'impact du trafic aérien sur l'environnement sonore et la pollution de l'air des progrès importants sont attendus. A 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 Etats 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'Etat 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.

Maintenant je souhaite vous poser une question M. Veillon : 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 selon moi 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. Au minimum, un confinement radical et brutal du ciel mondial devrait être envisageable en cas de crise sanitaire. Au mieux, cela pourrait passer par la fin du statut particulier de l'aviation commerciale dans le droit international.

La remise en cause de ce statut permettrait d'endiguer le risque de nouvelles pandémies, mais aussi d'engager la lutte contre la pollution grandissante générée par le transport aérien, qu'il s'agisse du dérèglement climatique comme des aéroports destructeurs des milieux « naturels » et problématiques en matière de santé publique.

Dois-je vous rappeler M. Veillon 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.

J'entends bien que 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 puisqu'on ne connaît pas encore la quantité de quantité de biomasse globalement existante.

M. Veillon je ne suis pas un anti-avion vous l'aurez compris. La correction voudrait que malgré nos possibles désaccords sur le sujet, vous finissiez pas le reconnaître. En tant qu' élu local depuis 1995, j'ai toujours eu le souci de mieux protéger les populations riveraines d'aéroports. Cela passe avant tout par une réglementation du secteur. Je ne sais 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.

Bien cordialement,

Jean-Pierre BLAZY