



# VILLE & AÉROPORT

## ASSOCIATION NATIONALE D'ÉLUS

Association nationale délus

Gonesse, le 17 novembre 2022

**Madame Elisabeth BORNE**  
Première Ministre  
Hôtel de Matignon  
57 rue de Varenne  
75007 PARIS

Lettre ouverte à Elisabeth Borne, Première Ministre

**Objet : La politique gouvernementale en matière de décarbonation du secteur aérien et la nouvelle réglementation de ses trafics (commercial, fret et avion d'affaires)**

Madame la Première Ministre,

Nous nous sommes rencontrés pour la première fois à l'Hôtel Matignon au cabinet de Lionel Jospin au sein duquel vous étiez conseillère technique chargée des transports. Durant cette période, l'extension de l'aéroport de Roissy est confirmée dès septembre 1997 avec la création d'un deuxième doublet de pistes. Une concertation est ensuite organisée par la mission Ducsay présidée par M. Pierre Zémor (2000-2001) sur l'opportunité d'un troisième aéroport parisien et qui débouche sur la décision de créer en novembre 2001 cet aéroport à Chaulnes en Picardie. Ce projet est malheureusement enterré quelques mois plus tard après l'alternance politique de 2002.

Aujourd'hui, 20 ans après l'abandon du troisième aéroport parisien, le trafic aérien s'est considérablement développé notamment sur les aéroports parisiens. Cela est dû principalement à la déréglementation aérienne, au modèle économique du hub de Paris-Charles-de-Gaulle, à l'apparition des compagnies low-cost, au développement du fret express, etc. Cette hypertrophie parisienne a aggravé le déséquilibre de notre système aéroportuaire national entre Paris et les régions. Dans le même temps, l'Etat s'est progressivement désengagé et on a assisté à une série de privatisations à l'échelle de nos principaux aéroports régionaux.

Pourtant le contexte est aujourd'hui tout autre avec l'urgence climatique et la nécessité pour le transport aérien d'assurer sa transition écologique. Ce secteur ne peut plus s'exonérer d'une action plus résolue à la fois à l'échelle planétaire (climat) et à l'échelle territoriale. Je considère comme mes collègues membres du réseau national Ville et Aéroport que ces deux échelles ne s'opposent pas et qu'il faut les traiter ensemble dans le cadre d'une véritable politique aéroportuaire.

La décarbonation du secteur aérien est un objectif dont les résultats seront progressifs. Or les perspectives actuelles ne suffisent pas à regagner la confiance des populations au moment où le trafic aérien a retrouvé un niveau proche de celui (record) de 2019

Les cinq prochaines années sont décisives. La planification territoriale de la transition écologique dont vous avez la charge, fondée sur les engagements des opérateurs et une régulation environnementale adaptée à la situation de chacun des territoires impactés par les activités aéroportuaires, est nécessaire pour concrétiser la mise en œuvre des différentes politiques publiques.

Le kérosène reste l'un des rares carburants exemptés de taxes et le transport aérien n'est pas soumis à la directive européenne instaurée il y a plus de 15 ans sur la taxation de l'énergie. C'est une situation que la France en tant qu'Etat membre doit changer avec d'autres pays. Je rappelle qu'une taxe européenne sur le kérosène pourrait rapporter 5 milliards d'euros aux Etats membres et selon les scénarios elle permettrait de réduire de 6 à 15% les émissions de CO2 du transport aérien intra-européen. Le dernier projet de loi de finances pour 2023 prévoit une nouvelle taxe sur le kérosène à partir de janvier 2024 uniquement sur les jets privés. Or c'est bien tout le secteur aérien qui devrait s'acquitter de cette taxe, y compris l'aviation commerciale (compagnies aériennes).

De la même façon, une meilleure réglementation de l'aviation d'affaires est aujourd'hui nécessaire. Il s'agit notamment de mettre fin rapidement aux diverses dérogations aux règles environnementales accordées sans raison de sécurité à certains vols de cette catégorie. L'Etat régulateur doit prendre les dispositions nécessaires, au niveau local et au niveau national, pour que l'aviation d'affaires ne reste pas en dehors des efforts demandés à l'ensemble de la société pour réduire les externalités des activités humaines (bruit, pollutions atmosphériques, gaz à effet de serre) qui portent atteinte à la santé, à l'environnement et au climat. L'appel à une régulation des jets privés par le ministre des Transports avait provoqué la colère du président de la République cet été. Quand on sait que le passager d'un jet privé pollue jusqu'à 14 fois plus qu'un passager de vol commercial d'après un rapport de la Fédération européenne pour le transport et l'environnement paru en 2021, ce sujet mérite des réponses pragmatiques.

Comme vous le savez, le gouvernement néerlandais a pris la décision historique de plafonner le trafic de l'aéroport d'Amsterdam-Schiphol (qui fait partie des 4 principaux hubs européens) à 440 000 mouvements par an dès 2023 (-13% du trafic). En France, les travaux de l'ADEME sur les scénarios de décarbonation du secteur aérien qui sont parus fin septembre confirment la nécessité d'intégrer le plafonnement du trafic comme l'un des leviers de cette décarbonation : *« Le plafonnement du trafic serait une mesure rapide et efficace, en attendant les avancées technologiques sur les avions et les carburants »*.

A l'heure de la COP 27 qui vient de se tenir en Egypte, votre gouvernement est-il capable d'instaurer une nouvelle réglementation des trafics (commercial, fret et aviation d'affaires) de nos principaux aéroports ? Certains d'entre eux font actuellement l'objet de projets de modernisation et d'extension. C'est le cas à Lille-Lesquin, Marseille-Provence, Nice Côte-d'Azur ou Nantes-Atlantique. Or, je pense que la France devrait prendre, dans le cadre d'études d'approche équilibrée, des mesures de restrictions d'exploitation : plafonnement de trafic sur la base du nombre de mouvements annuels, instauration de couvre-feux, interdiction de certaines catégories d'avions, etc. Ces mesures devraient pouvoir s'intégrer dans les plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) déjà adoptés ou en cours d'adoption. Face à ce type de décision, les compagnies aériennes et les gestionnaires d'aéroports ont déjà montré leur capacité à réorganiser leurs activités, à préserver l'essentiel des emplois. Les aéroports concernés n'ont pas connu de déclassement à l'échelle européenne et mondiale. Je pense notamment à l'exemple de Francfort et à la compagnie Lufthansa suite au couvre-feu instauré en 2012.

Nous savons en effet que les progrès technologiques et le recours aux agrocarburants ne peuvent en aucun cas être une réponse immédiate et qu'ils ne suffisent pas à atteindre les objectifs de réduction des émissions à l'horizon 2050. C'est avant tout par des mesures de réduction du trafic aérien que l'on peut réduire de manière rapide, efficace et durable le bruit autour des grands aéroports et assurer la décarbonation du secteur.

Veillez agréer, Madame la Première Ministre, l'expression de mes sentiments distingués.

**Le Président,**

**Jean-Pierre BLAZY**