



## NOTE DE SYNTHÈSE

### **Objet : Limitation du trafic aérien de l'aéroport Amsterdam-Schiphol**

Limiter le trafic de l'aéroport Amsterdam-Schiphol à un maximum de 440 000 vols annuels, contre une capacité de 500 000 vols atteinte avant la pandémie de Covid-19. Le 24 juin, le gouvernement des Pays-Bas a présenté ce projet en réponse aux plaintes répétées des riverains. L'objectif affiché par les dirigeants néerlandais est de réduire les pollutions sonores ainsi que les émissions de CO<sub>2</sub>, pour protéger la santé des habitants et l'environnement.

« Un nouvel équilibre » est nécessaire entre « l'importance d'un bon aéroport international, d'un bon climat d'affaires et l'importance d'un environnement de vie meilleur », a notamment déclaré le ministre des Infrastructures, Mark Harbers.

La décision néerlandaise inspire les associations de défense de l'environnement et des riverains autour de l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle, près de Paris.

Dix-huit associations locales, parmi lesquelles France Nature Environnement, Greenpeace, Les Amis de la Terre ou encore le collectif Non au T4, appellent l'aéroport international français à réduire son trafic de 12 % à court terme, soit supprimer quelque 60 000 vols par an. « *Ce qui est possible à Amsterdam-Schiphol est aussi possible à Roissy-Charles de Gaulle, écrivent-elles dans un communiqué. Cette démarche va totalement dans le sens des directives et règlements européens sur la réduction des pollutions sonores et chimiques autour des aéroports, et des émissions de gaz à effet de serre de l'aviation.* »

La partie semble toutefois mal engagée: dans son projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement, ouvert à la consultation du public le 20 janvier dernier, l'aéroport de la capitale prévoyait en effet 680 000 mouvements par an en 2025, contre 504 000 en 2019.

### **Tenter d'atteindre la neutralité carbone**

Cette décision est donc exceptionnelle, surtout que l'aéroport Amsterdam-Schiphol est **l'un des quatre principaux hubs d'Europe** avec Londres Heathrow, Paris-Charles de Gaulle et l'aéroport de Francfort. Par ailleurs, la mesure intervient après plusieurs mois d'activité assez calamiteux à Schiphol où de nombreux vols ont été annulés afin d'éviter l'engorgement, notamment **en raison d'une pénurie de personnel**. Évoquons également la construction de l'aéroport de Lelystad, un deuxième aéroport à Amsterdam dont le but est de libérer de l'espace pour l'expansion de la compagnie néerlandaise KLM. Pour l'instant, la mise en route de cet aéroport est en stand-by.

La décision intervient également dans un contexte de défis techniques très importants en ce qui concerne la décarbonation du transport aérien. Dans tous les cas, une **réduction du nombre global de vols** semble nécessaire pour atteindre les objectifs de l'Accord de Paris. En 2020, [le cabinet B&L Evolution avait publié une étude](#) à propos de la neutralité carbone du secteur aérien. Afin d'y parvenir, il faudrait réduire le nombre de passagers de 2,5 % à 4 % par an pour atteindre une baisse de 50 % d'ici une vingtaine d'années.

**Prenant en compte les externalités des activités aéroportuaires (impacts sur des émissions sonores et des émissions atmosphériques sur la santé, l'environnement et le climat), les Pays-Bas ont décidé d'abaisser le plafond du nombre de mouvements sur l'aéroport d'Amsterdam de 500 000 à 440 000 par an.**

Cette décision équilibrée intervient après les mesures prises à Londres et à Francfort pour limiter ou supprimer les mouvements en cœur de nuit.

Voilà. Plutôt que de tourner autour du pot, de planter des arbres et d'acheter des crédits carbone, il faut juste ralentir. Faire voler moins d'avions. Cela fait des années que les experts du climat le disent, et aujourd'hui, l'aéroport d'Amsterdam-Schiphol, troisième aéroport européen, est le premier à oser le faire, en réduisant de 12 % ses vols à partir de 2023. Enfin !

L'aviation représente 2,1 % des émissions de gaz à effet de serre mondiales, et comme le rappelait le rapport du GIEC il y a quelques semaines, il est nécessaire de réduire le trafic aérien mondial. Les mécanismes de compensation carbone, pour l'instant largement préférés par le secteur de l'aviation, sont insuffisants (voire contreproductifs) au vu des objectifs fixés par les Accords de Paris.

### **Le secteur aérien à court d'arguments ?**

Évidemment, cette décision n'est pas du goût de tout le monde. « Il ne fait aucun doute que la décision du gouvernement de réduire considérablement la capacité de l'aéroport rendra les Pays-Bas plus petits », a déclaré Olivier Jankovec, directeur général de l'ACI (association des aéroports européens).

Quant à la Fédération néerlandaise des agences de voyage (ANVR), elle a jugé « inacceptable » que « les vacances de nombreux villégiateurs néerlandais soient menacées de tomber à l'eau ». Et si on leur demandait directement ce qu'ils pensent, les vacanciers néerlandais ? Aux dernières nouvelles, ils étaient 8 sur 10 à vouloir que les trajets courts en avion soient remplacés par des alternatives en train. Pour trouver des excuses, le secteur aérien devra donc chercher ailleurs.

\*\*\*\*\*