

Le Développement durable du transport aérien ; rêve ou réalité ? conflits ou compromis ?

Transport aérien et développement durable sont-ils condamnés à être des notions opposées ? Alors que la sensibilité environnementale de nos concitoyens est de plus en plus forte au voisinage des grands aéroports, le Président de la République a voulu faire du développement durable, inscrit dans la nouvelle Charte de l'Environnement, un principe constitutionnel.

En réalité, le développement durable fait aujourd'hui l'objet de nombreuses interprétations et au-delà du concept aucune politique d'application n'a été mise en œuvre pour le transport aérien. L'enjeu est de concilier l'exigence économique, l'exigence environnementale et l'impératif de sécurité. Cela passe par la prise de mesures fortes comme l'internalisation des coûts environnementaux et sociaux, la création d'un complément d'infrastructure aéroportuaire dans le grand Bassin Parisien au nord-est de l'Ile-de-France et fonctionnant en bipôle avec Roissy CDG, la définition d'un plafonnement pour les aéroports existants, l'augmentation de l'emport moyen et l'instauration d'un couvre-feu sur les grands aéroports.

Aujourd'hui, le développement durable ne peut être qu'une préoccupation négligeable pour des compagnies intéressées exclusivement par le maintien de leur position dominante ou monopolistique sur leurs « hubs », Air France à Roissy CDG et KLM à Amsterdam-Schiphol.

Si l'on prend l'exemple des vols de nuit à Roissy CDG, la société FedEx, la plus nuisante, ne fait pas l'objet de mesures de restriction opérationnelle. Par ailleurs, elle bénéficie d'une exonération de taxe professionnelle depuis que l'Etat français a passé une convention fiscale avec les Etats-Unis (Convention du 31/08/1994).

Des « mesurette » ont été prises sur la plage horaire 0h-5h : suppression des vols d'Air France et réduction de 30% des vols de La Poste. Cela représente en fait seulement 5 mouvements sur les 160 enregistrés en moyenne chaque nuit à Roissy. Les préconisations de l'OMS en matière de bruit ne sont pas suivies et la santé publique est menacée.

Désormais, l'environnement devient la troisième variable du transport aérien alors que pendant longtemps l'économie et la sécurité prévalaient. Cela vaut pour la France et pour l'Europe. Il existe une contradiction très forte entre la demande environnementale de plus en plus aiguë des riverains (bruit, pollution atmosphérique) et le développement accéléré du transport aérien suite à sa déréglementation.

Si l'on peut rêver à des avions moins bruyants, on ne peut ignorer la réalité des nuisances aériennes. Une croissance très forte et non maîtrisée du trafic aérien à laquelle on assiste ne peut que favoriser la demande environnementale susceptible de se radicaliser.

Les effets de la déréglementation et de la libéralisation du transport aérien (notamment depuis 1997) et la logique du « hub » qui en découle ont entraîné une situation de saturation environnementale : augmentation du trafic, gains en efficacité économique et commerciale, concurrence exacerbée et illustrée dans le cadre de systèmes d'alliances globales (dernier exemple : la fusion Air France-KLM au sein de Sky team).

Malgré tout, l'efficacité sociale est discutable en terme d'emplois (conditions de travail souvent difficiles, répartition inégale des retombées économiques au niveau des populations riveraines), l'efficacité économique trouve ses limites (saturation et retards) et l'environnement aéroportuaire s'en trouve dégradé.

Même la sécurité est remise en question du fait de la concentration d'un nombre accru de mouvements sur certaines plages horaires.

Il importe qu'une réponse claire soit rapidement donnée à la seule alternative dont dispose l'actuel gouvernement : développer la taille des « hubs » sur les principaux aéroports existants, soit un enfer environnemental, ou plafonner ces aéroports et en prévoir d'autres dans des zones à faible densité de population permettant de fluidifier le trafic qui va doubler d'ici à 2020.

Le développement durable du transport aérien : impératif de la politique européenne des transports.

Si l'on veut un compromis durable, il faut, au niveau national, mettre en place une politique qui concilie la croissance du transport aérien, l'aménagement du territoire, l'environnement et le niveau de sécurité aux abords des aéroports.

Au niveau européen, il faut également une véritable politique de transport aérien qui fasse le choix du développement durable dans le cadre de directives. Sur l'air comme sur le bruit, il faut que l'OACI et l'Union européenne en premier lieu considèrent que l'heure est aux actes et non aux échappatoires et aux attermolements. Il appartient à la puissance publique donc aux Etats membres et à l'UE de prendre les décisions courageuses qui s'imposent.

Les élus de « *Ville et Aéroport* » condamnent l'abandon du projet de troisième aéroport dans le grand Bassin Parisien pour un hypothétique « troisième réseau aéroportuaire » qui repose sur le développement de plates-formes existantes en région. Il faut que le gouvernement concrétise dès aujourd'hui ce troisième réseau encore virtuel car pour l'instant élus et riverains le juge comme un bel artifice médiatique, utilisé pour faire espérer

Il est possible de concilier développement durable et transport aérien à condition d'envisager le développement économique de l'aéroport avec à l'esprit le double impératif de l'environnement et de la sécurité. D'autre part, cela suppose l'instauration d'un dialogue continu et transparent entre tous les acteurs : pouvoirs publics, direction d'aéroport, gestionnaire d'aéroports, collectivités locales, élus riverains et associations.