Saint-Prix, le 22 juin 2020

Monsieur Emmanuel MACRON
Président de la République

Palais de l'Elysée

55 rue du Faubourg Saint-Honoré

75008 PARIS

Objet : **Est-il nécessaire de construire le Terminal 4 de Roissy Charles de Gaulle ?**

Monsieur le Président de la République,

Si nous nous permettons de vous adresser ce courrier, c'est parce que la situation est grave. Avec la crise sanitaire du Covid 19, la France comme beaucoup d'autres pays du monde vit des heures inquiétantes. Cette crise a été un révélateur des inégalités qui règnent dans notre monde ; certains contraints d'affronter la promiscuité dès le début de la pandémie sans le matériel de protection nécessaire, tandis que d'autres pouvaient bénéficier du télétravail ; nos anciens, confinés dans les EHPAD privés de la visite de leurs proches ; de nombreux artisans privés de ressources par manque d'activité économique… La liste des désagréments est immense.

Il y eut tout de même quelques avantages remarquables de cette période de confinement ; moins de bruit et de pollutions atmosphériques dans les grandes agglomérations, et une réduction très sensible de nos émissions de gaz à effet de serre. D'après les experts, cette baisse des émissions nous met sur la pente que nous devrions adopter chaque année pour respecter les préconisations du GIEC et les accords de Paris. Il n'est bien sûr pas souhaitable que notre monde endure régulièrement ce type de crise pour nous permettre de léguer aux générations futures une planète habitable. Si nous n'acceptons pas de subir, il faut, sans tarder, collectivement imaginer une évolution sociale et économique qui maintienne cette trajectoire de baisse des émissions de gaz à effet de serre pendant plusieurs décennies. La France s'y est engagée au travers de sa Stratégie Nationale Bas Carbone, qui vise la neutralité carbone pour le milieu de ce siècle. Mais le Haut Conseil pour le Climat que vous avez mis en place, Monsieur le Président, le précise dans son premier rapport[1] : « *le rythme de cette transformation est actuellement insuffisant, car les politiques de transition, d'efficacité et de sobriété énergétiques ne sont pas au cœur de l'action publique* »

Si le remède est connu de tous : réduire nos consommations d'énergies fossiles, la complexité de la trajectoire est phénoménale tant est forte l'addiction de nos économies pour ce type d'énergie. Le secteur des transports est celui qui a le plus pesé pour nous faire dévier de la trajectoire indispensable de notre stratégie bas carbone (voir le graphique joint). Le transport aérien international, par ailleurs vecteur aggravant des pandémies, a largement contribué à cette dérive, en multipliant par plus de deux ses émissions depuis 1990. Si dans le secteur des transports, la route reste le contributeur principal, plusieurs solutions sont envisagées pour atténuer son impact ; circulations douces pour les courtes distances, covoiturage pour les distances intermédiaires, substitution par le rail pour les trajets plus longs. Les experts estiment envisageable à terme un abaissement de la consommation des moteurs thermiques pour atteindre les 2 litres aux 100 km. La motorisation électrique ou celle au gaz issu d'énergie renouvelable vont accroître leur part du marché.

[1] https://www.hautconseilclimat.fr/wp-content/uploads/2019/09/hcc_rapport_annuel_2019_v2.pdf

Dans le domaine du transport aérien, même si les gains d'efficacité se poursuivent comme auparavant, si on veut atteindre l'objectif de neutralité carbone en 2050, il n'est plus concevable que ce secteur reprenne la croissance des décennies passées. D'autant plus que l'avion développe le tourisme de masse, lui-même responsable de 8% des émissions mondiales[2]. Le Haut Conseil pour le Climat dans un rapport récent[3] exhorte votre majorité à œuvrer pour la « *réduction des transports aériens* », notamment en revenant sur les exonérations fiscales dont bénéficie le secteur (absence de taxe sur le carburant, TVA réduite ou à taux nul…). Ces injustices fiscales avaient été d'ailleurs très médiatisées pendant la crise des gilets jaunes. L'organisme présidé par Corinne LE QUÉRÉ, précise qu'il est important de « *valoriser rapidement les avancées de la Convention citoyenne pour le climat* ». Cette convention nous alerte pour éviter de reproduire les erreurs du passé, notamment celles qui avaient suivi la crise de 2008, avec un effet rebond désastreux concernant nos émissions de gaz à effet de serre. Les 150 citoyens tirés au sort, avant même d'avoir validé leurs conclusions, montent au créneau pour demander « *que les financements mobilisés dans le cadre de la sortie de crise soient socialement acceptables, fléchés vers des solutions vertes et que les investissements se concentrent dans des secteurs d'avenir respectueux du climat* [4] ». Nous sommes tout à fait conscients que l'Etat doit aider les salariés des entreprises publiques ou privées qui souffrent de cette crise, mais les aides financières allouées à Air France KLM, sans contrepartie en termes de réduction de l'impact environnemental ne représentent pas de la part des pouvoirs publics un signal pour la mise en place d'une économie plus résiliente, plus juste et conforme aux engagements que notre pays a pris en matière climatique.

Le think tank Shift Project propose « *un plan de transformation de nos activités essentielles (se nourrir, se loger, se déplacer, se soigner, travailler, comprendre, échanger), afin de les rendre saines et robustes pour les temps de crise économique et écologique dans lesquels nous entrons*[5] ». Le plan propose une réduction importante des mobilités les plus émettrices de gaz à effet de serre que sont la voiture et l'avion. Dans le domaine du transport aérien, hormis la taxation du carburant et la mise en place d'une TVA sur les billets d'avions qui sont une évidence pour tous ceux qui luttent contre le dérèglement climatique, l'organisation propose plusieurs pistes intéressantes ;

- Comme le secteur ne redémarrera pas avec son potentiel existant avant la crise, il s'agit de supprimer de la flotte aérienne tous les anciens avions, qui consomment plus de carburant que les modèles récents. Ces avions émettent donc plus de gaz à effet de serre, mais aussi plus de polluants atmosphériques. Ils sont aussi les plus bruyants. En éliminant les avions des anciennes générations, on gagne sur tous les tableaux.
- Il faut privilégier la classe économique, qui est 2 à 4 fois moins émettrice que les classes supérieures[6]. L'aviation d'affaire, qui ne transporte que quelques personnes par voyage est certainement des dizaines de fois plus émettrice que l'aviation commerciale.
- L'usage des trains de jour et de nuit est bien sûr à privilégier. Le train de nuit permet de couvrir des distances plus grandes, autour de 800km à 1500 km. C'est une solution trop longtemps négligée qui gagne à retrouver une priorité dans les financements. Pour une distance donnée, l'Agence Européenne de l'Environnement estime que l'avion est 20 fois plus émetteur que le train. Comme les distances parcourues en avion sont plus importantes, le rapport est encore amplifié. Le Shift Project demande l'instauration d'une tarification incitative du train par rapport à l'avion.
- De plus en plus d'entreprises privilégient la visioconférence plutôt que les voyages en avion très dispendieux en temps et en ressources financières.

[2] https://www.letemps.ch/sciences/tourisme-masse-pese-plus-plus-climat
[3] Haut Conseil pour le Climat : « CLIMAT, SANTÉ : MIEUX PRÉVENIR, MIEUX GUÉRIR », avril 2020
[4] https://www.francetvinfo.fr/sante/maladie/coronavirus/coronavirus-la-convention-citoyenne-pour-le-climat-appelle-l-executif-a-etablir-un-nouveau-modele-de-societe_3908511.html
[5] https://theshiftproject.org/wp-content/uploads/2020/05/Crises-climat_chantier-du-Plan_Shift-Project.pdf
[6] https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/650244/2017_methodology_paper_FINAL_MASTER.pdf

- La relocalisation nécessaire de certaines productions doit permettre de réduire fortement le commerce international, par voie maritime ou aérienne. L'abandon de la nécessité de livrer les marchandises à J+1 sera l'occasion de regrouper plusieurs commandes et d'éviter de nombreux transports, ainsi qu'un nombre important de vols de nuit très nocifs pour la qualité de vie et la santé des personnes survolées.

Dans ce contexte inédit, les signataires de ce courrier vous demandent solennellement, Monsieur le Président, au nom des engagements que notre pays a pris pour atteindre la neutralité carbone en 2050, et pour le respect envers les générations futures qui n'ont pas demandé à hériter d'une planète invivable, de renoncer à tout investissement qui permettrait d'accroître le trafic aérien, notamment les 9 milliards d'euros que le groupe Aéroports de Paris envisage d'engager pour financer un éventuel aérogare T4 à Roissy Charles de Gaulle. Ce renoncement est d'autant plus urgent que :

- la région Ile-de-France, qui accueille cette infrastructure, est en dépassement chronique en matière de pollutions en tout genre, pollutions qui font déjà l'objet de contentieux avec les instances européennes,
- l'association Bruitparif interpelle les pouvoirs publics précisant que dans une large zone autour de l'aéroport les habitants perdent plus de 3 ans de vie en bonne santé[7].

Nous comptons sur un engagement clair et sans équivoque de votre part concernant l'abandon du projet du Terminal 4 à Roissy Charles de Gaulle et des extensions d'aéroports en général, projets symptomatiques d'un temps révolu.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos sentiments très respectueux.

ADERA
Dominique Lazarski, Présidente

ADVOCNAR
Françoise Brochot, Présidente

ALOFA TUVALU
Gilliane Le Gallic, Présidente fondatrice

AMIS DE LA TERRE VAL D'OISE
Thierry Avramoglou

A.N.A. (Alerte Nuisances Aériennes)
Luc Offenstein, Président

[7] https://www.bruitparif.fr/les-impacts-sanitaires-du-bruit-des-transports/

AREC
Jean-Paul Hunault, Vice-président

CIRENA
Michel Dumas, Président

CONVERGENCE ASSOCIATIVE pour une réduction des nuisances aériennes en Ile-de-France
Michel Riottot, Président d'honneur FNE-IDF

CSNA (Collectif Santé Nuisances Aériennes)
Jean-Pierre Enjalbert, Président

DIRAP
Jean-Marc Buteux, Président

ENVIRONNEMENT 92
Irène Nenner, Présidente

ENVIRONNEMENT 93
Francis Redon, Président

FNE Ile-de-France
Thierry Hubert, Président

FNE Seine & Marne
Bernard Bruneau, Président

MNLE Réseau Homme et Nature
Christian Pellicani, Président

MNLE 93 et Nord Seine-et-Marne
Jean-Marie Baty, Président

ONASA
Christian Doreau, Président

OYE 349
Luc Offenstein, Président

RESPIRE
Olivier Blond, Président

ROSO
Didier Malé, Président

SOS Vallée de Montmorency
Didier Lefèbvre, Président

UFCNA (Union Française Contre les Nuisances des Aéronefs)
Chantal Beer Demander, Présidente

OUI au train de nuit
Sylvain Fischer, membre du collectif

VILLE & AÉROPORT
Jean-Pierre Blazy, Président

VOE (Val d'Oise Environnement)
Bernard Loup, Président

Youth for Climate
Léna Lazare, coordinatrice nationale

Copies à :

Edouard Philippe, Premier Ministre

Elisabeth Borne, Ministre de la Transition Ecologique et Solidaire

Olivier Véran, Ministre des Solidarités et de la Santé

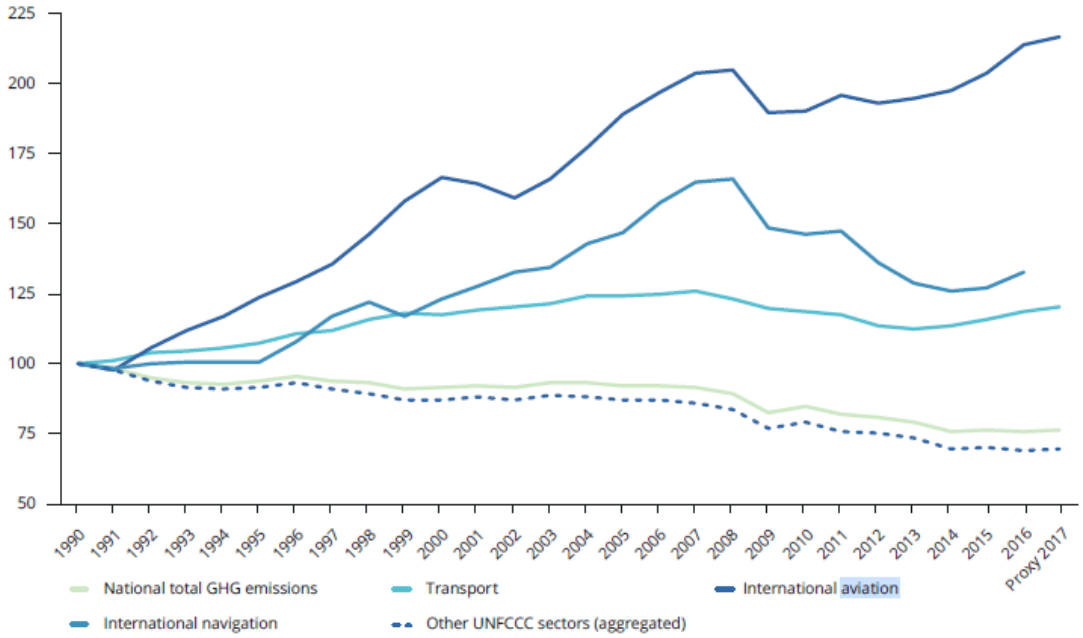
Bruno Le Maire, Ministre de l'Economie et des finances

Jean-Baptiste Djebbari, Secrétaire d'Etat chargé des Transports

Annexe

FIGURE 13.3 EU GHG emissions in the transport sector, 1990-2017

Evolution of EU GHG emissions (1990 = 100 %)



Notes: Preliminary data for 2017 (EEA, 2018e). Preliminary data for 2017 are not available for international navigation.

UNFCCC, United Nations Framework Convention on Climate Change.

Source: EEA.