

## CONTRIBUTION - ASSISES NATIONALES DU TRANSPORT AERIEN

### PLAIDOYER POUR UNE MODERATION IMMEDIATE DU TRAFIC AERIEN

Nous avons lu avec grand intérêt les allocutions de Mme Elisabeth Borne des 20 et 26 mars 2018.

Dans l'allocution du 20 mars en forme de triptyque sur le thème du défi, il est souligné que :

*« Le changement climatique est, on le sait maintenant avec certitude, le défi majeur que l'Humanité doit relever au 21ème siècle. »*

On peut difficilement être plus clair et cette proposition s'harmonise parfaitement avec le ton d'alerte du Président E. Macron dans son message du 24 mars sur Twitter :

*« Le temps du déni est révolu. Nous ne sommes pas seulement en train de perdre la bataille contre le changement climatique, nous sommes en train de perdre notre bataille contre l'effondrement de la biodiversité. »*

Pourtant, comme dans un contrepoint qui n'aurait pas saisi la portée de son propre discours, il apparaît très vite des préoccupations classiques de développement. Ainsi est-il noté comme un point de repère essentiel que l'aviation est « *stratégique pour la Nation* » en tant qu'elle contribue pour 4.3 % du PIB, et que le trafic doublera dans les vingt ans à venir.

Etant sous-entendu que dans cette course qui va son évidence la France devrait s'engager davantage.

L'usage même du terme de stratégie qui trouve d'abord sa place dans le monde militaire ne concerne pas vraiment la guerre que nous devons mener tous ensemble et dans tous les secteurs contre les dérèglements, mais la guerre que nous devrions mener sur le plan économique.

La catastrophe soulignée concerne les 17 points de parts de marché perdus et la faible compétitivité hexagonale du fait en particulier du non-respect des règles concurrentielles du marché de la part de nos rivaux.

Nous avons noté l'insistance pertinente concernant des soucis de *performance au service des territoires, de performance environnementale, de performance au service du passager, de performance sociale*, et particulièrement de *performance économique*.

Mais, nous devons noter un déséquilibre nettement en faveur de ce dernier souci quand bien même est-il noté que l'aviation représente 2 à 3 % des émissions de CO<sup>2</sup> dans le monde. C'est déjà faire l'impasse sur l'ensemble de ses émissions polluantes qui représentent alors 5 % du total.

Entre 1990 et 2010 la production totale de CO<sup>2</sup> a augmenté de 25 %, et celle de l'aéronautique de 70 %. Ce qui est inacceptable. Et la situation ne semble guère devoir s'améliorer de sitôt. En effet, ce n'est pas avant plusieurs décennies que des progrès technologiques significatifs permettront, peut-être, d'inaugurer une aéronautique un peu plus propre.

Néanmoins, l'on s'abrite devant ce progrès technologique supposé pour poursuivre dans la voie actuelle avec néanmoins quelques progrès qui restent mineurs relativement à l'augmentation parallèle du trafic. Poursuite donc décomplexée pour un avenir imaginé. Or c'est maintenant, alors que nous frôlons les indices de non-retour, que nous devons agir. Pourtant, c'est seulement à moyen-long terme que devrait être, éventuellement opérationnel, le curieux programme **CORSIA**.

Cette stratégie ressemble à celle invoquée pour la défense de la géo-ingénierie qui se présente comme la solution miracle qui permettrait de continuer maintenant comme avant. Tout en créant un système-marché supplémentaire.

Le programme CORSIA a été adopté par les 191 membres de l'OACI. Le challenge viserait donc à neutraliser la surproduction de CO<sup>2</sup> au niveau qui sera atteint fin 2020, et dont la valeur ne sera connue qu'en 2021. Rien que le fait que ce programme ait été adopté à l'unanimité les Etats laisse planer un doute quant à la puissance des contraintes qui seront éventuellement imposées aux compagnies aériennes. Dès 2017, 72 Etats se sont engagés dans une démarche volontaire prenant effet à partir sans doute de 2021 et ils seront suivis par les autres progressivement jusqu'en 2035 où la compensation devra « absorber » jusqu'à 70 % de la croissance individuelle des opérateurs en émissions de CO<sup>2</sup>. Ce qui n'a rien à voir avec une réduction de 70 % des émissions. D'autre part L'OACI ne s'intéresse qu'au trafic international, alors que 40% des émissions du secteur émanent des vols intérieurs.

Le mécanisme des « compensations » a été vivement critiqué en fonction principalement de six problèmes.

Premièrement : pourquoi les industries qui ont une attitude vertueuse devraient bénéficier d'un quota carbone à revendre alors que l'objectif pour tous est une diminution globale des émissions toxiques ?

Deuxièmement : il existe un certain flou sur les critères de fixation du coût de la tonne de carbone surproduite à compenser.

Troisièmement : il s'agira non de diminuer drastiquement la production de CO<sup>2</sup>, sans compter les autres émissions dangereuses, mais d'acheter des *compensations* sur le marché carbone, ou de réaliser des opérations écologiques de « compensation ». On a déjà le même problème délétère avec les ventes de certificats verts à des producteurs d'électricité sur le marché et à la bourse. Toute puissance de l'économie de marché ?

Quatrièmement : les pratiques non vertueuses de l'aéronautique seront donc compensées par d'autres acteurs. On comprend que l'aéronautique soit très contente de cet accord.

Cinquièmement : le principe des compensations est bien problématique si l'on considère que compenser signifie équilibrer, neutraliser un inconvénient par un avantage de même nature. Or, le système des *compensations* est bien une autorisation de polluer aberrante compte tenu des objectifs qui seraient poursuivis.

Et sixièmement : il est certain que les opérateurs n'auraient pas manifesté le même enthousiasme, ni la même unanimité, si l'on avait proposé une harmonisation et une augmentation des taxes sur le carburant. Mesures qui, elles, auraient eu un réel impact.

Sans compter le coût de l'organisation d'un tel système dangereusement complaisant.

Cette machine à gaz (on ne croit pas si bien dire) est essentiellement faite pour les *outsiders* (les populations mal informées et/ou crédules) au bénéfice des *insiders* (opérateurs, banquiers) qui savent très bien que cela ne marchera pas, d'où leur enthousiasme : on va pouvoir continuer tranquillement à faire des affaires, ou en promouvoir de nouvelles.

A la suite des accords de Kyoto, et à l'inverse des autres grandes industries polluantes, l'aéronautique n'est pas tenue de limiter sa production de CO<sup>2</sup> en dessous d'un certain seuil, ce seuil c'est ce qu'on appelle les quotas carbone auxquels ont droit les industries (Les quotas carbone ou « droit à polluer » sont la quantité maximale autorisée de production de CO<sup>2</sup>). Si bien que leur participation à un programme de réduction ou stabilisation de CO<sup>2</sup> est « volontaire » (et non « réglementaire », non obligatoire)

Dans le cadre des compensations volontaires, ce qui est payé par l'industriel est considéré comme un don, une forme de mécénat, et ouvre des droits à déduction fiscale, comme pour les particuliers.

CORSIA n'est pas un programme de réduction des émissions de CO<sup>2</sup>, mais un programme de stabilisation à partir des tonnages qui seront émis en 2020, c'est ce que l'on appelle la croissance « carboneutre ». D'un côté on pollue et d'un autre on fait une bonne action pour le climat. En fonction d'une surproduction de CO<sup>2</sup>, l'industriel pourra acheter des compensations sous la forme d'un programme solaire, de plantation d'arbres, rachats de crédits carbone auprès d'industrie vertueuses, et en déduire fiscalement le coût. Il n'y a pas de mesure contraignante de diminution des nuisances, mais un achat de droits de polluer !

Avec obligation sans doute à partir de 2027 pour tous les Etats sauf les Etats en voie de développement (Afrique, etc. !). Programme en décalage avec la COP21 qui prévoyait un engagement ferme pour tous à partir de 2020.

Avec 3% des émissions de CO<sup>2</sup> mondiales, l'aéronautique, si elle était un Etat serait le 7e producteur mondial de CO<sup>2</sup>. A ce rythme, en 2050 ces émissions représenteraient plus du quart du tonnage admissible si l'on veut maintenir l'augmentation de la température mondiale au-dessous de 2°. Pourtant, il est prévu un doublement du trafic aérien au cours des 20 prochaines années, prévision admise comme un fait accompli. Sans compter les vols domestiques qui ne sont pas pris en compte dans le programme CORSIA.

Or, il ne s'agit plus de stabiliser, mais de réduire. Les meilleures émissions carbone sont celles que l'on ne fait pas.

On le voit, le parcours proposé est semé de graves ambiguïtés.

Deux points ne sont pas mentionnés, premièrement l'énorme coût pour la collectivité des nuisances sonores et atmosphériques telles qu'elles ont été chiffrées par l'ADEME et une Commission sénatoriale à plus de 150 milliards d'euros par an en France, et deuxièmement le peu de cas qui est fait des centaines de milliers de personnes qui vivent au voisinage des aéroports auxquels il est proposé « *que soit amélioré le dispositif d'aide à l'insonorisation des habitations et que soient étudiées les conditions de mise en œuvre d'un droit de délaissement.* ». Vivez bien, vivez cloîtrés ou... partez. Là encore, il ne s'agit pas de diminuer réellement les nuisances mais de distribuer quelques dérisoires *compensations* aux populations qui subissent les nuisances.

En réponse au défi majeur souligné, c'eut été un geste des plus forts que de prôner **une modération de l'augmentation du trafic aérien et d'en tracer les chemins avec imagination, innovations, reconversions et courage.**

Le bureau : Jean-Pierre Bénard, Danielle Brondino, François Cabet, Elisabeth Godart.  
30 mars 2018

**CD2A**

Collectif Danger Aérodrome Aix-les-Milles  
230 Chemin de l'Olympe  
13290 Les Milles  
[cd2a@orange.fr](mailto:cd2a@orange.fr)

PS : Depuis près de dix ans, la France dépasse régulièrement les normes européennes sur la qualité de l'air. L'Etat français et les villes les plus polluées ont été sommées par la Commission européenne et le Conseil d'Etat de présenter le 31 mars des feuilles de route contenant des mesures efficaces pour lutter contre la pollution atmosphérique.

Les autorités tardent à réagir et manquent d'ambition alors que des solutions existent : **nous avons besoin de transports beaucoup plus écologiques !**