Après l'abandon de Notre-Dame-des-Landes ...

TROUS D'AIR CLIMATIQUES !

Peut-on se dire écolo tout en s'envolant pour le week-end à Porto ? L'avion sème la zizanie ...

■ Pascal Blain,
Menotey

La France est le premier pays européen en nombre d'aérodromes par habitant. Né de l'histoire militaire — la nécessité en 1945 de relier les villes à la capitale par avion, car les routes et chemins de fer avaient été détruits — puis de « la volonté bâtisseuse de l'État en vertu de l'égalité des territoires » dans les années 1960 et 1970, ce maillage aéroportuaire extrêmement dense conduit aujourd'hui à des situations absurdes.

D'un côté, il y a ceux qui connaissent les chiffres et commencent sérieusement à s'interroger. De l'autre, ceux qui ne veulent surtout ne rien savoir de peur d'objectiver ce qu'ils pressentent : tous ces efforts louables pour acheter en vrac ou cuisiner les légumes du panier de l'Amap n'auront rimé à rien s'ils prennent la direction de l'aéroport.

L'avion, quarante fois plus polluant que le train

Ne me dites pas… Qu'un aller-retour Paris-New York envoie plus d'une tonne de CO_2 dans l'atmosphère par passager, soit autant qu'une année de chauffage et le cinquième des émissions annuelles d'un Français. Que tout trajet national ou européen en avion pollue quarante fois plus que le TGV, sept fois plus que le bus, deux fois plus qu'une voiture avec trois passagers. Que le secteur aérien est responsable d'au moins 5% de la contribution humaine aux changements climatiques. Soit deux fois plus qu'un pays comme la France. Certains prédisent que le trafic aérien, qui a doublé au cours des 20 dernières années (quatre milliards de passagers en 2018), pourrait à nouveau doubler d'ici 2036. En Europe, les émissions de gaz à effet de serre de l'aérien ont augmenté de plus de 25% entre 2013 et 2018. 20% des émissions de gaz à effet de serre de l'aérien français sont dûs aux vols domestiques alors que les dix aéroports les plus fréquentés sont situés dans des agglomérations desservies par des trains à grande vitesse ! Ce constat souligne l'urgence à favoriser des modes de déplacement alternatifs à l'avion et à aller vers une fin des lignes aériennes pour lesquelles une alternative ferroviaire existe. Les progrès technologiques qui sont espérés dans le secteur aérien ne suffiront absolument pas à absorber l'explosion de ses émissions de gaz à effet de serre.

" en France, les quelques gros aéroports qui dépassent les 2 millions de passagers annuels concentrent 90 % du trafic "

Lettre ouverte à propos de l'avenir de l'aéroport de Dole Tavaux

Dijon, le 11 mars 2019

A :
Madame la présidente de Région
Monsieur le président du département du Jura,
Monsieur le président du Grand Dole

Depuis 2007, le Département du Jura s'est vu transférer par convention conclue avec l'État l'aérodrome de Dole-Tavaux, suite au refus de la collectivité régionale d'assurer la reprise de cet équipement. Depuis le 1er janvier 2010 la gestion de l'aéroport est confiée à la SAS Société d'Exploitation de l'Aéroport Dole Jura, constituée à parité entre la Chambre de Commerce et d'Industrie du Jura et Keolis Airport, dans le cadre d'une convention de Délégation de Service Public (DSP). Cette convention arrivant à échéance le 31 décembre 2019, le département a délibéré le 15 octobre 2018 en faveur d'une nouvelle DSP afin de permettre la poursuite de l'activité sur la plateforme et lancé un appel à candidatures en procédure restreinte en décembre 2018. L'aide attendue des collectivités territoriales (Département, Région, Grand Dole,…) est **chiffrée à 20 millions d'euros hors taxes sur 8 ans**.

Les organisations syndicales, associatives et politiques cosignataires de cette lettre ont partagé leurs réflexions sur l'avenir de cet équipement aéroportuaire et plus généralement sur la question des déplacements en et hors de Bourgogne Franche-Comté. De fait, nos analyses convergent sur les trois exigences suivantes :

- La nécessité d'une bonne gestion de chaque euro d'argent public dans une perspective de long terme.
- L'inclusion, dans les actes de nos collectivités, de clauses sociales et fiscales conditionnant toute aide
- L'urgence à prendre en considération de manière cohérente dans toutes les politiques publiques les changements climatiques, la préservation de la biodiversité et les atteintes à l'environnement.

Sur ces problématiques nos collectivités doivent être exemplaires dans leurs actes.

Si la convention de DSP signée en 2010 prévoyait une enveloppe globale de 5 millions d'euros sur 10 ans, l'analyse des comptes montre que fin 2019 nous serons très probablement au-delà de 28 millions d'euros d'argent public dépensés … ce qui est considérable au vu des difficultés du département du Jura à faire face aux besoins de la politique sociale. Pour nous, aider ceux qui en ont besoin à payer les dépenses nécessaires pour rester vivre à domicile malgré la perte d'autonomie, garantir une offre de soin de qualité sur tout le territoire et sauvegarder nos hôpitaux menacés de fermeture, maintenir les personnels indispensables à la réussite de nos jeunes élèves et étudiants dans les écoles, collèges et lycées, mais aussi soutenir l'emploi et l'économie par exemple en développant un tourisme durable et solidaire, aussi bien au niveau régional, que national et international, sont autant de priorités qui nous semblent plus urgentes.

Dans le cadre de la stratégie régionale validée en juin 2017, le Conseil Régional BFC serait prêt à contribuer à hauteur de 40% aux charges de l'aéroport de Tavaux. Si l'agglomération du Grand Dole apporte de son côté également 20% du budget, le département verra sa part diminuer… Ce partage à trois de la charge financière qui ne désigne pas de collectivité compétente sert-il à diluer la responsabilité ?

Il est utile de rappeler que pratiquement la moitié de l'argent public déboursé durant les 10 années écoulées a été capté par les actionnaires des compagnies aériennes, et plus précisément par ceux de la compagnie à bas coûts Ryanair. Faut-il détailler les innombrables infractions à la législation du travail attachées au nom de cette compagnie irlandaise qui, de surcroit, ne paye pas un centime d'impôt en France ? Ce soutien est-il justifié lorsque l'on sait que le taux de remplissage des avions vers Porto, Marrakech et Fès, les trois destinations desservies depuis Dole-Tavaux, avoisine 95% ?

Parallèlement, la disparition récente de deux dessertes TGV en région est désolante et nous aimerions qu'ensemble nos élus restent mobilisés en faveur de tous les transports en commun. Pour une collectivité comme le Grand Dole qui restreint aujourd'hui son appui aux transports en commun de l'agglomération, il serait consternant que le soutien financier à l'aéroport devienne plus lourd que celui consenti pour accompagner les habitants dans leurs déplacements du quotidien …

La contribution énergie climat est indispensable pour inciter progressivement à moins polluer. Elle doit être renforcée, mais de manière plus juste. Certains secteurs pourtant très polluants sont exemptés et les ménages sont 3 à 6 fois plus taxés sur le carbone que les grands pollueurs. Il faut appliquer avec équité le principe pollueur-payeur, en supprimant les cadeaux fiscaux accordés aux modes de transports les plus polluants. Notamment le secteur aérien. La fin de l'exonération sur le kérosène marquera à n'en pas douter un véritable renversement de tendance dans les déplacements …

Nos points de vue convergent sur le **rejet de tout soutien public au low-cost** et sur l'urgence d'une meilleure affectation de l'argent public (transport en commun de proximité, social, éducation, accompagnement à la relocalisation de l'agriculture et à l'accès à une alimentation de qualité pour toutes et tous, écologie, numérique …).

Nous espérons mettre cette question au cœur du débat public à l'heure où les responsables politiques régionaux, départementaux et locaux s'apprêtent à sceller l'avenir de l'aéroport de Dole-Tavaux pour une décennie, nous espérons que nos arguments seront entendus.

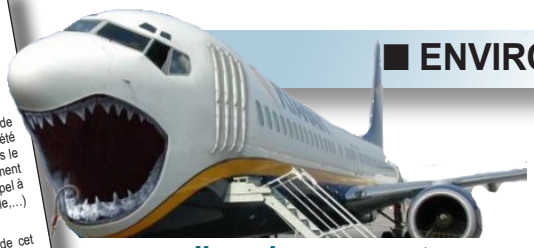
Recevez, Madame la présidente de la Région, Monsieur le président du Département du Jura, Monsieur le président de l'agglomération du grand Dole, nos respectueuses salutations.

Premiers signataires :
CFDT retraités Dole, FSU Jura, Union syndicale Solidaires Doubs, FNAUT B FC, France Nature Environnent B FC, Collectif Jura Notre Dame des Landes, Confédération Paysanne du Jura, ATTAC Jura, ATTAC Doubs, Europe Ecologie Les Verts Franche-Comté, Europe Ecologie Les Verts Bourgogne, Génération•s Dole, PCF Bassin Dolois, PCF Jura, France Insoumise groupe d'action Dole, Place Publique 39, NPA 39

Le 5 juillet 2019 les conseillers départementaux ont désigné la société EDEIS comme délégataire du service public en charge de la gestion et de l'exploitation de l'Aéroport Dole-Jura pour 8 ans à compter du 1er janvier 2020.

La puissance publique montre le mauvais exemple

Si le gouvernement a abandonné le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, les pouvoirs publics continuent de subventionner près d'une centaine d'aéroports à travers le territoire national, des équipements coûteux à l'utilité contestable. État et collectivités territoriales ne lésinent pas sur les moyens : la totalité des aides publiques au transport aérien représenterait 500 millions d'euros par an, dont 300 millions d'euros d'exemption de taxe sur le kérosène et environ 100 millions d'euros sous forme de subvention de fonctionnement pour renflouer les petits aéroports. En dessous de 800 000 passagers par an, l'équilibre économique est illusoire en raison des coûts fixes et des recettes limitées. Maintenir les infrastructures, entretenir les pistes, assurer les contrôles et la sécurité, tout cela coûte cher. Mais le soutien aux compagnies low-cost bien plus encore : lorsque la fréquentation augmente, les recettes croissent moins vite que les dépenses ! Avec l'argent du contribuable, le Conseil Départemental du Jura finance l'aviation, le mode de transport le plus polluant au monde, ignorant l'urgence climatique. Quelques 25 millions d'euros se sont ainsi envolés ces dix dernières années… L'aérogare bénéficie également de subsides alloués par le Conseil Régional de Bourgogne Franche-Comté (240 000 € en 2019) et l'agglomération du Grand Dole (150 000 € en 2019). Sans ces aides publiques, l'aéroport ne tiendrait pas longtemps. Dommage que cet argent ne serve à maintenir des petites lignes ferroviaires et à développer les transports en commun... La gestion de Dole-Jura jette une lumière crue sur les travers du transport aérien en France : gaspillage d'argent public pour maintenir un équipement structurellement déficitaire, compétition stérile entre territoires au seul profit d'opérateurs privés, avantages commerciaux pour attirer des compagnies low cost condamnées à de nombreuses reprises, financement public d'un secteur climaticide déjà fortement subventionné par ailleurs …



Il y a beaucoup trop d'aéroports en France

La hausse du trafic bénéficie en France à moins d'une dizaine de gros aéroports qui dépassent les 2 millions de passagers annuels. Hors Paris, il s'agit des quelques installations situées dans les grandes métropoles : Marseille, Lyon, Bordeaux. En bonne santé économique, ces mastodontes ont d'ailleurs été pour la plupart privatisés : Toulouse en 2015, Nice et Lyon en 2016. Actionnaire à 50,6 % du groupe Aéroports de Paris, l'État souhaiterait également vendre cette année au plus offrant. Les 76 plateformes restantes se partagent donc 10 % du trafic. Il y a trop d'aéroports en France, notamment de très petits, qui font moins de 50 000 passagers annuels. Ce maillage trop dense conduit aujourd'hui à des situations absurdes. C'est le cas pour Dole-Tavaux situé à moins de 2 heures de Lyon, de Bâle-Mulhouse ou encore de Genève en voiture. Idem pour Grenoble-Alpes-Isère qui se situe à moins de 70 km de Lyon-Saint-Exupéry et de Chambéry-Alpes. La Normandie ne compte pas moins de cinq plateformes. Proches de Montpellier, Nîmes, Béziers, Avignon et Carcassonne se disputent les faveurs des compagnies aériennes. Et que dire de la Dordogne, qui entretient deux installations, à Périgueux et Bergerac ? Le financement des aéroports sur fonds publics devrait être l'exception et non la règle. En 2014, Bruxelles a annoncé la fin de toutes les subventions publiques de fonctionnement aux aéroports, afin d'éviter les distorsions de concurrence. Cependant, la Commission européenne a laissé dix ans au secteur pour s'adapter et demandé aux propriétaires de plateformes de produire un plan de financement anticipant cette disparition des aides publiques à l'horizon 2024. C'est enfin une question de cohérence des politiques publiques : nos collectivités territoriales annoncent toutes vouloir réduire significativement leurs émissions de gaz à effet de serre, les effets de ces plans de réduction ne doivent pas être anéantis par l'augmentation d'émissions dues au soutien au transport aérien ! ■

Pour faire sa part et atteindre la neutralité carbone, la France doit mettre en place une fiscalité au service de la lutte climatique, et mettre fin aux avantages accordés au secteur aérien. Une solution d'autant plus juste que ce secteur est aujourd'hui avantagé par rapport aux autres secteurs des transports.

Non à la privatisation d'AdP

Jusqu'au 12 mars 2020, chacun peut soutenir la tenue d'un référendum sur l'avenir d'AdP. 4,7 millions de signatures sont nécessaires. Déposée par 248 parlementaires de tous bords politiques, la proposition vise à «affirmer le caractère de service public national d'AdP» et d'en empêcher la privatisation. ■

+>https://www.referendum.interieur.gouv.fr/