Revenons sur terre

AÉROPORT DE DOLE-TAVAUX

Les raisons de mettre fin au soutien public à la plateforme jurassienne sont autant écologiques qu'économiques. Le coût de la réfection de la piste, pour plus de 7 millions d'euros, conduira-t-elle à l'abandon de l'exploitation commerciale ?

LA CERTIFICATION DE L'AÉROPORT DE DOLE CONTESTÉE AU TRIBUNAL

En pensant aux victimes des nuisances entraînées par l'aviation et aux victimes présentes et futures du réchauffement climatique, Serre Vivante a déposé auprès du tribunal administratif de Besançon en mars 2024 une requête à l'encontre de l'autorisation accordée par la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Nord-Est (DSAC NE) à la société EDEIS d'exploiter l'aérodrome de Dole-Tavaux. Parce que l'état des équipements ne peut autoriser la poursuite de l'exploitation dans des conditions de sécurité satisfaisantes et que la nécessaire réfection la piste n'est pas financée, en février 2022 nous avions interrogé la DSAC. Quelles sont les modalités de dérogation à la pleine conformité aux divers critères de délivrance, quels sont les délais pour mise en conformité et/ou les prescriptions de vigilance particulières à mettre en œuvre pour assurer la sécurité des usagers ? Cela concerne en particulier les vols réguliers opérés par la compagnie Ryanair et divers opérateurs charters. Les services de l'État savent pourtant depuis plusieurs années que la piste ne présente pas des pentes suffisantes pour assurer l'évacuation des eaux de pluie, éviter les phénomènes de glissance. Ces non-conformités accroissent le risque de sortie de piste pour les avions, notamment en cas de conditions météorologiques difficiles.

LA RÉGION COUPE OFFICIELLEMENT LA PERFUSION À DOLE-TAVAUX

La compétence transport relève du Conseil Régional, mais en 2007 l'aéroport de Tavaux a été transféré par l'État au Conseil Départemental du Jura. Celui-ci a déjà englouti 38 millions d'euros depuis cette date (dont plus de la moitié versée à Ryanair dont on connait bien les pratiques sociales fort discutables). Le fonctionnement de la plateforme est subventionné à hauteur d'environ 3 millions d'€/ an. Et aujourd'hui ce sont 10 millions d'euros de travaux qu'il faut engager pour la réfection de a piste…

> ***Avec les contraintes écologiques, là où le TGV peut faire, on ne va pas prendre l'avion. »***
>
> Marie-Guite Dufay

Les écologistes ont organisé une manifestation le 10 avril à Dijon aux portes du Conseil Régional afin de dénoncer l'archaïsme des responsables politiques de la métropole dijonnaise, comme des départements du Jura, de Côte-d'Or et de Saône-et-Loire qui en mars dernier s'étaient réunis à Tavaux pour exhorter la Région à poursuivre le financement de la plateforme. La Région a fort heureusement révisé sa stratégie régionale aéroportuaire en décidant l'arrêt de tout soutien à l'aéroport de Dole-Tavaux.

LE GREENWASHING DES COMPAGNIES AÉRIENNES SOULIGNÉ PAR L'UE

Vingt entreprises du secteur aérien – dont Air France, KLM et Ryanair – soupçonnées de pratiques commerciales et publicitaires trompeuses, ont reçu début mai une lettre de la Commission européenne les priant d'étayer leurs arguments écologiques par de solides preuves scientifiques, sous 30 jours. Alertée en juin 2023 par le Bureau européen des consommateurs (BEUC) qui fédère une quarantaine d'associations issues de trente-et-un pays, la Commission a listé toute une série de démarches relevant du greenwashing.

LA FOLLE CROISSANCE DOIT CESSER

Le bruit n'est pas une simple gêne, mais un problème de santé publique majeur. Il entraîne une cohorte de maladies : troubles du sommeil, troubles cognitifs, hypertension, maladies cardiovasculaires, dépressions, burn-out… Sous les couloirs de Roissy, les Franciliens perdraient jusqu'à trois années de vie «en bonne santé».

Elle n'est soutenable ni pour le climat ni pour les millions de personnes qui subissent nuit et jour le bruit et la pollution des aéronefs. Malgré les slogans du secteur, l'avion silencieux, décarboné et non polluant n'est pas pour demain. Il n'y a donc pas d'autre solution à court et moyen terme que de mettre un coup d'arrêt à la croissance du trafic aérien et de le réduire progressivement pour limiter ses impacts à la fois sanitaires et climatiques. Confrontés à l'aggravation des bouleversements climatiques et à la dégradation de la santé des populations, indignés par la persistance d'exemptions fiscales injustes et privilèges de tous ordres en matière réglementaire, par l'insignifiance des mesures prises à la suite de la Convention citoyenne pour le climat, les citoyens sont de plus en plus nombreux, en France et partout en Europe, à se mobiliser pour la réduction du trafic aérien et de ses impacts.

Pascal Blain

En savoir + http://serre.vivante.free.fr/docs/strategie_aeroportuaire2024.pdf