

Député européen

Croissance du trafic aérien, Europe et développement soutenable

Pour un député européen écologiste, il est tentant de charger l'aviation de nombreux maux. En effet, non seulement le trafic aérien, comme les autres modes de transports utilisant des carburants à base de pétrole, comme l'industrie lourde, grosse consommatrice de combustibles fossiles, émet de grandes quantités de CO², un gaz à effet de serre responsable du réchauffement climatique avec son cortège de tempêtes, d'inondations, de canicules. Mais aussi, la facilité désormais offerte par les transports aériens est un des éléments qui ont favorisé la globalisation, la consommation des produits venus à bas prix de l'autre bout du monde au détriment des produits locaux, la délocalisation d'activités vers les zones du monde à bas salaire. L'aviation aurait donc des comptes à rendre à l'environnement, mais aussi aux travailleurs qui subissent la concurrence des pays à faible coût de main d'œuvre.

Le transport aérien, service public

Pourtant, le transport aérien est aussi un service au public, dont on ne songe plus aujourd'hui à se passer. Devant cette contradiction, le Parlement européen a cherché les moyens de diminuer la nocivité, non pas d'un service public de transports, mais de son accroissement démesuré.

Le kérosène non taxé

Si, il y a cinquante ans, les déplacements en avion étaient considérés comme un luxe, ils sont devenus depuis un moyen de transport de masse, abordables pour un grand nombre, en raison uniquement du fait que le kérosène, contrairement aux autres carburants, n'est pas taxé.

Le kérosène est payé par la compagnie aérienne au prix sorti de la raffinerie, alors que les taxes multiplient par cinq le prix du pétrole au client qui prend de l'essence dans une station service. La taxation du kérosène, au moins pour les vols à l'intérieur de l'Union européenne, est une des possibilités envisagées par le Parlement européen.

Les Low Cost subventionnés

En outre, les low cost, qui permettent aujourd'hui à tout un chacun de prendre l'avion pour un oui ou pour un non, bien souvent bénéficient des subventions des collectivités locales. Le futur Traité constitutionnel, qui prévoit que la concurrence, actuellement "ouverte" (c'est-à-dire sans règle), sera désormais "non faussée" (par des différences de fiscalité) permettra de lutter contre le développement des low cost.

La responsabilité des syndicats

L'opinion publique s'alarme, et continuera de s'alarmer, le législateur a pris ou prendra des mesures, les écologistes y veillent... Pour des syndicalistes, soucieux à la fois de l'avenir de leur entreprise, de leurs emplois, mais soucieux aussi de la responsabilité que pourrait avoir leur activité en terme de dégradation de la planète pour les générations futures, et de dégradation de la condition salariale, la question qui se pose est donc de rechercher comment maintenir leur activité, qui est une activité utile et nécessaire, sans tomber dans une fuite en avant de croissance à tout, et surtout à n'importe quel prix, du trafic aérien. Ce sont donc les syndicalistes qui doivent exiger de leur entreprise qu'elle soit responsable, notamment en cherchant à diminuer le ratio de carburant par passager transporté, en optimisant la capacité des avions, mais aussi en luttant contre les entreprises qui ne respectent pas ces exigences, notamment les low cost.

Texte intégral sur le site www.omnes-airfrance.com



La taxation du kérosène, au moins pour les vols à l'intérieur de l'Union européenne, est une des possibilités envisagées par le Parlement européen.

Débat avec les syndicalistes d'Air France

Question : Vous voulez tellement lutter contre le développement du transport aérien que vous êtes amenés parfois à défendre des positions qui globalement vont contre votre objectif de limiter l'effet de serre. Les écologistes se sont opposés au projet du CDG Express en disant que cela favoriserait le développement du transport aérien.

Si j'étais écologiste, je le défendrais.

Alain Lipietz :

L'intérêt du système des quotas

Concernant CDG Express, nous sommes tout à fait pour le développement des transports en commun en Ile-de-France. Il faut effectivement réfléchir pour savoir combien cela évite de voitures, de taxis mais le projet CDG Express n'est pas un des meilleurs projets, à dépense égale.

L'aviation aurait dû être à l'origine des quotas qui relèvent d'abord d'une décision politique, ensuite c'est l'entreprise qui résout son problème. C'est tout son intérêt. Si vous dites que techniquement cela fait moins d'effet de serre de faire circuler dix avions plutôt que d'en faire circuler un seul, je suis étonné, mais ce n'est pas au législateur de trancher. C'est aux techniciens et ingénieurs de faire en sorte que la compagnie aérienne respecte son quota de production de gaz carbonique.

Le Parlement européen quasi unanime

Je tiens à préciser que ce n'est pas la position des Verts que je vous ai donnée. Concernant la demande du Parlement européen, c'est quasiment une demande unanime, tous partis confondus. Tous disent que l'aviation doit participer à la lutte contre l'effet de serre. Cela peut être fait soit par la taxation du kérosène, soit par la taxation de l'usage des aéroports, soit par la lutte contre les low cost avec l'interdiction de fausser la concurrence.

Non ratification de Kyoto par les Etats-Unis

Les Etats-Unis sont en train de poser un problème à l'ensemble de la planète. S'ils en sont à 5 000 kg de gaz carbonique par habitant par an c'est parce que leur production est sale mais aussi parce que leur efficacité énergétique est lamentable. S'ils ratifiaient l'accord de Kyoto la contrainte serait 2,5 fois plus forte pour eux que pour l'Europe, qui gagnerait ainsi un avantage concurrentiel sur les Etats-Unis.

Pour l'Europe, l'idée qu'une crise dans le Tiers Monde peut provoquer des migrations auxquelles on ne peut pas faire face a été un des principaux arguments pour ratifier Kyoto.

Les Etats-Unis estimant n'avoir rien à craindre continuent de piétiner le reste du monde et réservent la capacité de recyclage aux 250 millions d'Américains, sans la partager avec les 10 milliards d'êtres humains.

Quels espoirs que les USA ratifient Kyoto ?

El Nino est le principal candidat à la sanction de Dieu sur le mépris des USA face à l'effet de serre. Il faut attendre qu'ils soient convaincus que El Nino est corrélé avec la montée de l'effet de serre et, à ce moment-là, les prédicateurs se mettront en marche comme ils l'ont déjà fait pour le tabac. A la veille de la conférence de Berlin qui a été le tournant de l'Europe pour dire qu'il fallait passer de Rio à Kyoto, il y avait eu un rapport des assureurs qui démontrait que les tempêtes de 99 avaient coûté plus cher que tous les tremblements de terre connus dans l'histoire. Le coût de l'effet de serre commence véritablement à se faire sentir pour l'Europe mais ce n'est pas encore le cas pour les Etats-Unis.

La concurrence au secours de Kyoto

A partir du moment où le reste du monde adopte certaines normes pour tous les véhicules en fonction des accords de Kyoto et de la nécessité de lutter contre l'effet de serre, ne vous imaginez pas qu'il y aura deux marchés, un pour les Etats-Unis et un pour le reste du monde. Tous les producteurs d'automobiles américains voudront pouvoir exporter leurs véhicules n'importe où.



Les Japonais installés aux Etats-Unis qui contrôlent maintenant l'essentiel de la production automobile dans ce pays ne vont pas faire des véhicules très différents aux Etats-Unis sous prétexte que ceux-ci n'ont pas ratifié Kyoto... Les Etats-Unis ne peuvent pas devenir un marché de niches.

Question : Vous stigmatisez le transport aérien alors que ce qui est à mettre en cause ce sont les technologies utilisées. Je serais très heureux de voir votre parti avoir une approche moins à l'emporte-pièce sur notre activité.

Question : Vous disiez que l'on doit se préparer à une réduction sévère de la croissance du transport aérien et organiser la reconversion des pilotes. Les syndicats d'Air France préféreraient que ce soit leur compagnie qui participe à cette croissance plutôt que des compagnies chinoises ou bien une compagnie comme Emirates.

Alain Lipietz :

Les syndicalistes d'Air France : la tête dans le sac ?

Nous sommes dans une situation où à partir du 1er janvier 2005 la totalité des industries grosses consommatrices d'énergie, sauf le transport, seront régies par un système de quotas avec pour objectif de diminuer de 5 à 7 %, d'ici 2010, les émissions de gaz à effet de serre. Vous allez avoir à chaque tempête ou à chaque coup de chaud la presse qui va dire : "c'est à cause de l'effet de serre or tous les secteurs ont diminué sauf le secteur du transport aérien". Imaginez que vous alliez vous promener dans les rues avec marqué "Je suis d'Air France", les gens vous diront alors "c'est à cause de vous". Soit vous vous saisissez de l'affaire et vous obligez votre entreprise à assumer sa responsabilité environnementale, soit vous aurez du mal à justifier votre rôle dans la défense de la planète. Soit vous essayez de construire la légitimité de votre activité de syndicalistes en disant : "nous sommes les meilleurs combattants pour que l'aviation soit compatible avec les campagnes de Kyoto et lutte contre les changements climatiques", soit vous serez balayés par votre dé-légitimation.

Imaginez qu'on fixe à Air France un quota annuel de CO₂ comme Usinor, DSL... Vous pourrez l'obtenir soit en

diminuant soit en augmentant la quantité de passagers transportés mais, de toutes façons, en diminuant la quantité de gaz carbonique par passager transporté.

Vers un découplage croissance du transport aérien et croissance économique

Le transport aérien est-il condamné à augmenter de 1,5 % chaque fois que la croissance est de 1 % ? Je pense que l'on va vers un découplage. Ni les transports aériens transatlantiques ni ceux internes à la Chine ne vont diminuer, par contre les transports aériens à l'intérieur du triangle Paris-Londres-Francfort vont devoir être réduits. Il faudra même un jour les interdire. C'est un triangle extrêmement dangereux, polluant et pollué, dans lequel la substitution par les TGV est tout à fait possible. On va devoir concentrer l'aviation dans ce qui est strictement indispensable pour arriver à un certain découplage.

La Chine et le Tiers monde ont les mêmes droits au développement que nous

Si le Tiers Monde cessait de faire des enfants et renonçait à se développer, on pourrait très bien tenir avec nos 500 kg par an et par personne et les Américains avec leurs 5000 kg. Or les Chinois ont exactement les mêmes droits que nous à développer leur transport aérien. Dans l'accord sur le climat de Buenos Aires il a été décidé qu'à l'horizon 2050 tous les pays auraient droit à la même production de gaz carbonique par tête. La crise de l'après 11 septembre a entraîné une baisse du trafic aux Etats-Unis, les gens ne prenant plus l'avion. La preuve a donc été faite que les Etats-Unis ont pu croître sans développer leur transport aérien.

Texte intégral sur le site www.omnes-airfrance.com

Contact

alain@lipietz.net

Site

<http://lipietz.net>