



UNION
DES AÉROPORTS
FRANÇAIS
& FRANCOPHONES
ASSOCIÉS

Paris, le 12 mars 2021

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

L'avenir des territoires sacrifié

Le projet de loi climat et résilience prévoit, en son article 37, d'interdire l'octroi d'une déclaration d'utilité publique (DUP) pour les opérations de création ou d'extension d'aéroports conduisant à accroître les émissions de gaz à effet de serre générées par l'activité aéroportuaire. La mesure vise toutes les opérations de création ou d'extension d'aéroport nécessitant une déclaration d'utilité publique, y compris pour les aéroports appartenant à des collectivités territoriales. L'affichage est clair : limiter le développement capacitif des aéroports et par-là même le développement du transport aérien.

Cette mesure repose sur l'illusion française de la décroissance imposée du transport aérien pour réduire les émissions de CO2. Elle n'aura pour seul effet qu'obérer le développement économique des territoires sans aucun gain pour la lutte contre le changement climatique puisque le développement du trafic se déportera par effet de ricochet hors de France. Un aéroport est de fait au service de la connectivité, de l'attractivité et du développement économique du territoire desservi. Les aménagements ou extensions d'aéroport actuellement en cours préparent ainsi l'avenir de la desserte aérienne des territoires et répondent à des besoins précis tant en termes de développement capacitif que d'amélioration de la qualité de service, de modernisation des installations ou encore de développement durable. Dans le contexte de la crise de la COVID-19, ces aménagements ou extensions d'aéroport sont d'ailleurs réajustés et redimensionnés pour tenir compte de l'impact de la pandémie sur le secteur aéroportuaire et le trafic aérien à venir.

Cette mesure est ensuite en totale contradiction avec la décentralisation aéroportuaire de 2004-2005. Une interdiction générale par la loi, quelles que soient les restrictions apportées à cette interdiction, n'entre pas dans le cadre de la réforme aéroportuaire qui a conduit à la décentralisation de la majeure partie des aéroports français. Il appartient non à l'Etat central mais bien aux collectivités locales, désormais propriétaires ou parties prenantes de la plupart des aéroports français, de décider du développement et de l'avenir de l'aéroport desservant leur territoire.

Cette mesure fait enfin l'impasse sur les nombreuses procédures publiques déjà existantes. Les opérations de création ou d'extension d'aérodrome nécessitent une autorisation et une évaluation environnementales, requérant le plus souvent une étude d'impact ainsi que des autorisations au titre du code de l'urbanisme, notamment un permis de construire. Quand l'exécution de travaux impose des acquisitions foncières par le biais de l'expropriation, l'exploitant ou le propriétaire de l'aéroport doit obtenir au préalable la déclaration d'utilité publique, conformément au code de l'expropriation. L'impact des projets de création ou d'extension d'aérodromes sur le changement climatique, notamment sur les émissions de gaz à effet de serre du transport aérien, fait partie intégrante des études d'impact de ces projets. La loi française n'a donc pas à se prononcer *ex ante* et d'autorité sur la réponse à apporter à des besoins de mobilité à venir. Les procédures d'utilité publique sont précisément faites pour cadrer les projets, vérifier leur adaptation aux besoins des territoires et aux engagements environnementaux pris par la France.

Au sujet de l'article 37 du projet de loi climat et résilience, Thomas JUIN, Président de l'UAF, a déclaré : « *La France est le seul pays au monde à se tirer une balle dans le pied en bridant l'avenir de son transport aérien et en sacrifiant la connectivité de ses territoires par des mesures malthusiennes qui frappent ses aéroports. Les mesures de soutien au transport aérien britannique annoncées par Boris Johnson prennent l'exact contre-pied des mesures françaises qui affaiblissent notre transport aérien et notre industrie aéronautique. Que veut-on ? C'est aujourd'hui que nous devons investir pour transformer nos infrastructures. Les capacités aéroportuaires de La France doivent pouvoir évoluer à l'avenir comme chez nos voisins. Quel sens y-a-t-il aujourd'hui à poser une mesure de restriction sur le développement des aéroports alors que ceux-ci serviront demain à accueillir une aviation décarbonée au service des besoins futurs de mobilité ?* »

A propos de l'UAF : Avec près de 150 adhérents, l'Union des Aéroports Français est l'organisation professionnelle des aéroports français, quelles que soient leur taille et leur spécialité. Elle a pour principale mission de défendre et de promouvoir les intérêts de la communauté aéroportuaire française auprès des décideurs français et européens. L'UAF est membre associé de la Fédération Nationale de l'Aviation Marchande (FNAM) et de l'Airports Council International EUROPE (ACI EUROPE).

Contact Presse UAF : Marie-Laure JAMON - Eté en Hiver – Tél. : 06 98 92 24 24 –
marielaure.jamon@eteenhiver.com