

Recommandation alternative / pétition adressée au Conseil Parlementaire Interrégional (IPR/CRI)

## **Une Politique cohérente aéroportuaire en Grande-Région : opportunité pour économiser, protéger le climat et encourager la justice sociale**

Renforcer le pouvoir économique régionale grâce à une concentration sur „Findel-Grande-Région“ comme l’aéroport de l’espace SarreLorLux

Le récent développement sur le marché des transports, le nouvel objectif du Parlement Européen en matière de la protection du climat et l'utilisation prudente juste des recettes fiscales ont incité l’CPI à réorienter sa recommandation sur les aéroports de la Grande Région.

L’IPR recommande aux gouvernements de la Grande Région :

1. De terminer la poursuite non-coordonnée de l’exploitation d’aéroports en concurrence de Sarrebruck, Metz-Nancy-Lorraine, Hahn, Luxembourg, Liège et Charleroi
2. La Grande Région et surtout sa zone centrale SarreLorLux ont besoin d’une concentration du trafic aérien sur une infrastructure forte et attractive. Pas besoin de six sites aéroportuaire dont la survie économique dépend uniquement des subventions publiques.
3. Compte tenu de la forte centralité du Luxembourg avec des fonctions d’importance européenne, Luxembourg-Findel devrait prendre cette fonction de l’aéroport de la Grande Région.
4. Les gouvernements de la Grande Région mettront immédiatement fin à leurs subventions aux autres aéroports en tenant compte des exigences du Parlement européen sur la protection du climat et des exigences de la Commission européenne.
5. Les ressources financières devenues ainsi disponibles seront affectées au transport public, en particulier en intégrant Luxembourg-Findel et en renforçant l’offre inter-régional.
6. Pour ses sites aéroportuaire non rentables, les gouvernements régionaux développent des concepts de conversion coordonnés avec les citoyens locaux : nouvelles implantations d’entreprises commerciales, énergies renouvelables, centres de conférences et de loisirs

L’CPI souligne que des recettes fiscales précieuses ne doivent plus être affectées à l’exploitation parallèle absurde des aéroports pour la minorité des voyageurs aériens. Cet argent doit plutôt être utilisé pour promouvoir les modes de transport utiles pour la majorité des voyageurs et qui protègent le climat.

### **Justification :**

#### **Aspects en géographie des transports :**

- La demande du transport aérien se limite au petit segment de la population avec quelques voyages d’affaires vers des destinations à courtes et moyennes distances, en plus voyages saisonniers de vacances sur des moyennes et longues distances.
- Les aéroports de la Grande Région ne proposent que des destinations à courtes et moyennes-distances. Des alternatives plus écologiques sont déjà largement disponibles vu les trains à grande vitesse. Pour les longues distances, les voyageurs sont forcés de voyager via les grands aéroports voisins.
- La connexion de la plupart des aéroports de la Grande Région est non-satisfaisante : ils sont situés loin des principaux centres de population. L’accès est insuffisamment développé. Les temps de trajet sont en concurrence avec le trajet vers les grands aéroports de Francfort et de Paris. L’offre de transport public est insuffisante, surtout le soir. Il n’y a pas de transport ferroviaire vers les aéroports de la Grande Région (cependant liaison par tramway est en construction au Luxembourg).

- Le transport de marchandises ne joue un rôle qu'au Luxembourg. Toutefois, son importance ne correspond pas à celle des grands aéroports voisins des plateformes logistiques.

#### Aspects économiques :

- Le pouvoir d'achat et le pouvoir économique de la Grande Région s'envolent avec les vols de vacances. Vu le rapport avec le petit nombre d'arrivées, les aéroports sont parfois nuisibles à l'économie régionale.
- Les aéroports de la Grande Région dépendent du soutien des gouvernements pour survivre économiquement : en plus des subventions directes, des fonds supplémentaires sont versés pour encourager les compagnies aériennes à desservir ces sites. - Converties par passager, les subventions du Trésor public de la Sarre pour Ensheim s'élèvent par exemple à environ 25 euros par billet d'avion ; calculées uniquement en termes de vols réguliers, la subvention est de près de 40 euros.
- Les redevances de décollage et d'atterrissage ne peuvent de loin pas couvrir les dépenses d'infrastructure des aéroports de la Grande Région.
- Aucun des aéroports de la Grande Région n'offre une infrastructure en commerces autre que les vols permettant de la survie économique de l'aéroport
- Les exonérations de la TVA (transport international) et du kérosène dans le transport aérien aggravent le changement climatique et faussent la concurrence sur le marché des transports.

#### Aspects techniques :

- Le standard technique des aéroports en Grande Région n'est pas performant (longueur des pistes, équipements de sécurité) et ne correspond guère à leur utilisation réelle : par exemple, piste surdimensionnée à Metz-Nancy-Lorraine ou piste trop courte à Sarrebruck
- Par mauvais temps comme le brouillard, les pilotes évitent certains aéroports, par exemple Sarrebruck

#### Aspects écologique et sociaux :

- Le trafic aérien est le mode de transport qui pose le plus de problèmes d'émissions. Outre le niveau des émissions de gaz polluants, le rejet direct dans les couches sensibles de l'atmosphère entraîne un effet néfaste pour le climat
- Le bruit du trafic aérien est non seulement une nuisance pour les habitants, mais il est également reconnu comme un danger pour la santé.
- Pendant les opérations hivernales, des équipements supplémentaires sont nécessaires pour le dégivrage et la protection contre le gel, qui, outre la pollution par les hydrocarbures, mettent en danger les eaux souterraines et d'autres parties de la biosphère
- Oxydes d'azote provenant du trafic aérien et routier contribuent à la sur-fertilisation de nos sols et réduisent ainsi la biodiversité
- Seule une minorité de la population est touchée par le trafic aérien, mais elle reçoit des subventions et des avantages fiscaux disproportionnés. Le transport public incluant le vélo et la marche à pied constituent le groupe d'utilisateurs le plus important, avec un financement sous-dimensionné.

#### Soutenu par les membres suivants de l' Alliance pour la protection du climat



Contact: Verkehrsclub Deutschland (VCD), LV Saarland - Werner Ried - saarland@vcd.org