

CHAPITRE 8

L'EUROPE

ET

LA POLITIQUE EUROPEENE DES TRANSPORTS

COMMENTAIRES

SUR L'INTERPRETATION DE LA POLITIQUE EUROPEENE

DES TRANSPORTS

L'encart de la page 25 du Dossier du débat public, relatif au Livre Blanc mentionne un extrait volontairement partiel qui laisse supposer que la Commission Européenne encourage la création de nouvelles plate-formes aéroportuaires. Il est inclus dans le chapitre 2 intitulé :

Repenser les capacité aéroportuaires et leur utilisation

Par contre on peut lire dans le dossier de la Commission européenne intitulé : **La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix**, plusieurs remarques, très différentes de ce qui est relaté dans le dossier du Débat du débat public, ainsi :

L'utilisation plus efficace des capacités aéroportuaires passe par la définition d'un nouveau cadre réglementaire :

-Parallèlement à la mise en place du ciel unique, révision du système d'attribution des créneaux horaires dans les aéroports (nouvelle étude prévue en 2003)

-Les charges aéroportuaires doivent être modifiées pour décourager la concentration des vols à certaines heures

-Les règles environnementales doivent encourager la recherche de solutions alternatives

-L'intermodalité avec le rail doit favoriser un transfert de capacité

La priorité affichée est donc de limiter la construction de nouveaux aéroports, mal tolérée par les populations, et de rechercher la rationalisation du trafic...

Un commentaire important est relatif au statut juridique des aéroports dont l'évolution la plus significative est le mouvement de privatisation face à la situation de monopole de fait des aéroports.

Au chapitre 3 qui traite du transport aérien et de l'environnement, il est mentionné que l'OACI devra prendre d'ici à 2002 (?) des mesures concrètes en matière de réduction d'émissions de gaz à effet de serre (Priorité du 6^{ème} Programme d'Action Environnementale)

Par ailleurs, pourquoi ne pas informer la population sur le fait

que le kérosène n'est pas taxé, ce qui n'encourage pas les compagnies à faire appel aux avions les plus performants, réduisant ainsi les émissions de CO² qui sont de 13% pour le transport aérien.

que les billets vendus aux passagers des avions n'incluent pas la TVA, (sauf pour les vols domestiques) alors qu'un billet de train supporte cette TVA

Le programme d'action de la Commission européenne se résume en particulier, et ce qui nous ramène à l'utilité d'un nouvel aéroport dans l'Ouest, à

Revitaliser le rail

Maîtriser la croissance du transport aérien en repensant dans le cadre de l'OACI, la taxation du transport aérien et négocier la mise en place d'une taxation sur le kérosène d'ici 2004

Lancer en 2002 une réflexion sur l'avenir des aéroports afin de mieux exploiter les capacités existantes

La vérité des coûts pour les usagers

S'il est vrai que le Livre blanc parle de l'heure des choix, **la notion de choix pour les porteurs du projet Nanto-Nantais dans le débat public semble réellement absente**. Il serait souhaitable que la Commission Européenne ait un représentant lors du Débat et faire part de la position de l'Europe en toute objectivité afin d'apporter un éclairage compréhensible par tout le monde.

Lors d'une audition en novembre 2001 à la Délégation à l'Aménagement du Territoire, Monsieur Michel Ayrat ; Directeur du transport aérien à la Commission européenne concluait dans les termes suivants :

“Si nous avons une politique en matière d'infrastructure aéroportuaire, c'est pour promouvoir l'intermodalité, ..”

Cette politique est totalement absente du débat public Nanto-Nantais

“ Nous ne finançons pas des aéroports. Nous finançons les chemins de fer,..nous considérons qu'un aéroport peut être financé par des capitaux privés.

Qu'en est- il du projet Nanto-Nantais en terme de financement ?