

Abandon du Terminal 4 : une première étape vers une transition écologique et sociale du secteur aérien

Mercredi 17 février 2021,

Le gouvernement a annoncé jeudi 11 février avoir demandé au groupe Aéroports de Paris « *d'abandonner son projet [construction du nouveau terminal T4] et de lui en présenter un nouveau, plus cohérent avec ses objectifs de lutte contre le changement climatique et de protection de l'environnement* ». Bien qu'il faille se méfier des effets d'annonce - car le gouvernement ne ferme pas la porte à une future augmentation des capacités d'accueil à Roissy - et bien que la baisse du trafic aérien ait sûrement joué un rôle dans la décision, **il s'agit d'une première victoire amorçant une prise de conscience du nécessaire changement de trajectoire du secteur aérien.**

Cette annonce est la reconnaissance, en creux, de la pertinence des analyses sur la nécessaire reconfiguration du secteur face à la crise climatique et aux enjeux sanitaires liés au bruit et à la pollution atmosphérique. En l'absence de solutions technologiques décarbonées à la hauteur de l'enjeu, le trafic aérien doit baisser pour atteindre les objectifs fixés dans le cadre des Accords de Paris. A l'instar du Terminal 4 de Roissy, il est donc nécessaire d'abandonner tous les projets d'extension aéroportuaires (une dizaine en France) et de modifier l'article 37 du projet de loi Climat et résilience qui doit interdire les extensions d'aéroport mais qui, en l'état, n'en empêcherait aucun. Enfin, il faut que le gouvernement s'engage à définir une "capacité environnementale"¹ pour chaque plate-forme aéroportuaire.

L'abandon du Terminal 4 est aussi un signal positif pour les salariés du groupe ADP, dont l'emploi et les rémunérations étaient menacés sous prétexte de besoins d'investissement dans ce grand projet. Les investissements privés et publics, dans le cadre du plan de relance, doivent se concentrer sur l'accompagnement du secteur dans sa transition écologique. Au cours de cette transformation, les emplois doivent être préservés et les entreprises comme le groupe ADP doivent associer les salariés à la réflexion stratégique nécessaire pour relever ce défi.

Contacts presse

Maxime Léonard : 07 71 35 17 01

Chantal Beer-Demander : 06 25 43 22 33

Jean-Baptiste Billard : 07 67 92 85 52

Membres du collectif PAD : CGT Coordination de l'aéronautique, EAS (Etudiants pour une Aéronautique Soutenable), CCNAAT (Collectif contre les nuisances aériennes de l'agglomération toulousaine) ATECOPOL, ATTAC Toulouse, UPT, AMD de Toulouse, Manifeste pour l'Industrie, Fondation COPERNIC, ICARE (Collectif de salariés), Collectif « Non au T4 ».

¹Capacité environnementale d'un aéroport : nombre maximal de mouvements d'avions par catégories d'aéronefs et par plages horaires qu'un aéroport est capable d'accueillir pour respecter les seuils environnementaux (émissions de gaz à effet de serre, de polluants atmosphériques et de bruit) compatibles avec les engagements climatiques et sociétaux. Cette capacité vient compléter la "capacité technique" d'un aéroport liée à la taille des infrastructures (pistes et aéro-gares) et aux moyens du contrôle aérien.