

La desserte aérienne dans une Bretagne en transition : quel plan de vol ?

Intervention d'Alain Thomas, pour Bretagne Vivante, Eau et Rivières de Bretagne, l'Union régionale CLCV et Cohérence

Le transport aérien occupe une place singulière dans les esprits. C'est le mode de déplacement qui tend à effacer le temps et l'espace et lui confère ainsi son aura, même quand 33% de nos concitoyens n'ont jamais pris l'avion et quand seuls 11% l'utilisent régulièrement. Il cumule prouesses historiques (la France en revendique de nombreuses) et performances technologiques. Il bat aussi tous les records en matière d'émission de gaz à effet de serre par voyageur et de financements publics. En effet, au prorata du citoyen-contribuable quand, par exemple, il s'agit de maintenir coûte que coûte une liaison aérienne, même en Obligation de Service Public, comme dans le cas de l'aéroport de Quimper, sans oublier les niveaux records d'exonération de taxes dont il bénéficie.

Sujet passionnel et passionnant, il a même contribué à faire accepter un dissensus apaisé au sein de la commission « Aménagement des territoire et mobilité » du CESER par le biais d'une étude solide dont la profondeur, le détail, l'éclairage des faits qui méritent dès à présent une large diffusion. Une chose semble sûre : chacun, chacune est convaincu que ce mode de transport doit accélérer sa transition énergétique et écologique alors même que les prévisions de croissance du trafic aérien sont impressionnantes à toutes les échelles, de la nationale à la mondiale.

Alors, comment agir collectivement et individuellement ?

Notons déjà que si l'ambition du Conseil régional à définir une stratégie aéroportuaire basée notamment sur les quatre plateformes dont il est propriétaire est légitime, elle se heurte à la réalité d'un marché, d'un monde aérien de plus en plus fortement libéralisé. Ses marges de manœuvre sont donc limitées et ne concerneront que l'amont du système à savoir l'accessibilité aux aéroports, l'intermodalité, la transition écologique au sol sur ses plateformes. Paradoxalement, la recherche d'une desserte aérienne régionale plus équilibrée géographiquement met surtout en exergue les progrès à poursuivre pour une interconnexion plus équitable et moins carbonée de tous les autres moyens de transport sur l'ensemble du territoire régional. Là est la priorité.

Le monde de l'aérien annonce désormais avec force le démarrage d'évolutions technologiques qui vont changer la donne ! Nous ne nions pas les progrès déjà engagés ou sur le point de l'être. Peut-être même que ces innovations seront plus rapides que prévu tout en notant que le débat fait rage parmi les experts. Mais face à l'accroissement du trafic et automatiquement celles des émissions de CO₂, nous sommes convaincus que la réponse à l'atténuation des effets du transport aérien sur le climat passera davantage par la nécessaire sobriété avec laquelle nous devons résolument nous familiariser.

Pour en venir aux champs d'action principaux des associations de protection de la biodiversité, en lien avec les interrogations sur le transport aérien, nous souhaitons évoquer deux aspects traités dans cette étude par un rappel et une alerte.

Les gestionnaires des plateformes aéroportuaires mettent en avant le rôle joué par ces espaces dans la préservation de la biodiversité. Cela est indéniable et nous avons l'occasion régulièrement de confirmer cet état de fait. Le Conseil régional pourra d'ailleurs encourager les concessionnaires à amplifier leurs efforts dans ce domaine en s'appuyant sur la préconisation N°8 de cette étude du CESER.

Cela dit, il convient de rappeler que cette situation positive, perçue de prime abord comme surprenante aux yeux du public, est largement la conséquence d'une condition oubliée. Mis à part les zones d'accès et de transit des voyageurs, la majeure partie des emprises aéroportuaires connaît une très faible pression humaine. Cela vaut pour tous les milieux, naturels comme anthropisés : dans un tel contexte, la biodiversité est bénéficiaire. Tout en s'en félicitant, il faut remettre à leur juste place ces résultats au regard des espaces où l'enjeu de la reconquête de la biodiversité, même ordinaire, est à une autre échelle, à savoir les espaces agricoles.

Notre alerte s'adresse justement aux agriculteurs qui, en nombre croissant, intègrent la question de la biodiversité dans leurs réflexions et leurs pratiques.

La décarbonation des aéronefs passerait en partie par le recours progressif aux biocarburants. L'étude du CESER apporte des éclairages sur ce point en mentionnant au sujet des biocarburants de première génération les risques de concurrence avec les mutations annoncées par la profession pour l'agriculture bretonne, à savoir la priorité accordée dorénavant à la souveraineté alimentaire. Celle-ci doit pouvoir donc se mettre en œuvre en mobilisant sur le territoire tout ce qui est nécessaire pour les productions de l'amont à l'aval, en relocalisant par exemple des cultures riches en protéines (de type soja). L'attrait pour un développement de cultures dédiées à la production de carburants décarbonés pourrait engendrer une nouvelle phase de spéculation foncière avec concentration accélérée des exploitations, difficulté accrue pour l'installation, accélération d'une forme de céréalisation au détriment d'autres productions agricoles en perte de vitesse comme l'élevage laitier, uniformisation de l'espace par poursuite de l'élargissement des parcelles et, par voie de conséquence, nouvelle phase de déclin de la biodiversité.

Sur ce dernier point, nous appelons donc les différentes composantes de l'agriculture bretonne à se détourner de ce décollage hasardeux et à garder une nette préférence pour le plancher des vaches !