TRIBUNE LIBRE

L'AÉROMOBILITÉ AU SOUTIEN DES OBJECTIFS DE DÉVELOPPEMENT DURABLE ET SOLIDAIRE

Jean-Claude Beaujour[1], avocat chez Harlay Avocats et intervenant à UTA – European Air Transport University

AIR & COSMOS A CONFIÉ À FRANCIS MASSÉ UNE RUBRIQUE INTITULÉE CIEL OUVERT. DANS LE CADRE DE L'UNIVERSITÉ DU TRANSPORT AÉRIEN DE L'ENAC (UTA), IL PREND SOIN DE NOURRIR LES RÉFLEXIONS SUR LA FILIÈRE DE L'AIR ET DE L'ESPACE DANS SES ENJEUX ÉCONOMIQUES, GÉOPOLITIQUES ET ENVIRONNEMENTAUX MAIS ENCORE CULTURELS ET SOCIÉTAUX. DANS CETTE RUBRIQUE IL A DEMANDÉ À JEAN-CLAUDE BEAUJOUR, AVOCAT CHEZ HARLAY AVOCATS ET INTERVENANT À UTA – EUROPEAN AIR TRANSPORT UNIVERSITY DE TRAITER LE SUJET DE L'AÉROMOBILITÉ. JEAN-CLAUDE BEAUJOUR INSISTE ICI SUR LES ENJEUX SOUVENT OCCULTÉS DE L'AÉROMOBILITÉ EN SOULIGNANT SA NATURE D'ÊTRE UN INSTRUMENT INDISPENSABLE À LA SOUVERAINETÉ ET À LA SÉCURITÉ DES TERRITOIRES ET DES POPULATIONS TOUT EN ÉTANT UN VECTEUR DE DÉVELOPPEMENT DES TERRITOIRES.

Dans le contexte actuel il est devenu fréquent d'entendre que l'avion est un pollueur au service d'une petite minorité de voyageurs. Certains vont jusqu'à dire que l'avion n'est pas un problème mais qu'il est le problème, clouant au pilori tous ceux qui l'utilisent comme mode de déplacement. Pire, des voix s'élèvent pour se demander s'il est moralement acceptable de prendre l'avion. Est ainsi apparu le terme de flygskam, expression suédoise traduisant la honte de prendre l'avion et qui s'est imposée en Europe avant de gagner la planète. Bien sûr, nul ne conteste deux objectifs : en premier lieu, l'industrie aéronautique doit renforcer quantitativement et qualitativement sa « trajectoire carbone » ; en second lieu, individuellement, nous devons rationaliser nos déplacements en avion. En effet l'avion reste compatible avec le développement durable c'est-à-dire celui qui répond à un développement économiquement efficace, socialement équitable et écologiquement soutenable.

Il faut aussi admettre que l'aéromobilité est essentielle au quotidien de bien des populations à travers la planète. Or, à ce jour dans certaines régions du globe, aucun autre moyen de transport ne peut venir se substituer intégralement à l'avion, sauf à accepter que des dizaines, voire des centaines de millions d'habitants ne puissent accéder au développement de leurs économies et de leurs pays.

En France, l'Armée de l'Air a notamment pour mission la protection des installations d'importance vitale pour notre pays. Par ailleurs, elle apporte son concours à l'opération Hephaïstos (nom du Dieu grec du feu) destinée à détecter les feux de forêts sur le pourtour méditerranéen. Ce sont ainsi plus de 200 départs de feu qui sont détectés chaque année, contribuant ainsi à la préservation du patrimoine écologique national.

> *L'aéromobilité est un instrument indispensable permettant d'assurer la souveraineté et la sécurité des territoires et des populations, en France et à l'étranger.*

De même, au cours des dix dernières années la survenance de conflits armés et la mise en danger de populations civiles ont montré à quel point le recours à une aviation militaire performante était indispensable à leur sécurité. Au cours de l'opération Barkhane destinée à lutter contre le terrorisme au Sahel, l'aéromobilité avait bien pour objectif d'assurer la stabilité des territoires concernés et de protéger les populations civiles.

Enfin, la montée des risques liés aux évènements météorologiques extrêmes ou encore des risques sismiques ou volcaniques, parfois dans des sites difficiles d'accès au moment de la survenance d'un sinistre, font de l'aéromobilité un instrument vital pour des milliers de personnes. Lors du tremblement de terre survenu dans la région montagneuse du Haut Atlas au Maroc le 8 septembre 2023, une intervention rapide aérienne s'est imposée pour sauver des vies, ravitailler en nourriture, eau et médicaments. Certes, l'usage des drones pour livrer des médicaments dans des territoires reculés, par exemple, est un bon moyen d'étendre l'accès aux soins pour un certain nombre de populations mais cet usage reste limité.

Regardons, par exemple, du côté de l'Afrique, des Caraïbes ou encore des îles du Pacifique.

Sur le continent africain, qui condense 18 % de la population mondiale et seulement 2,1 % des activités du transport aérien, bon nombre de territoires sont encore enclavés, mal desservis et mal connectés entre eux, sans compter l'insécurité géopolitique qui complique les déplacements par voie de surface.

Il faut ajouter que l'alternative en train pour les déplacements transnationaux n'existe pas ou

TRIBUNE LIBRE

peu. Imagine-t-on un trajet en train entre Abidjan et Addis-Abeba, long de 6500 km par la route ou 4700 km à vol d'oiseau ? Il faudrait pour cela construire une ligne TGV qui coûterait pas moins de 150 Md€, avec un risque sécuritaire maximum.

> *« L'aéromobilité est un facteur essentiel de développement pour des régions qui en ont besoin pour leur propre survie. En outre, ce qui est vrai en Europe ne l'est pas nécessairement partout à travers la planète. »*

1/ Avocat au barreau de Paris. Cet article s'inscrit dans le cadre de la participation de l'auteur à la table ronde « Asie, Afrique, Amérique, l'aéromobilité clé du développement durable et solidaire » à l'occasion du sommet Aéronautique de Bordeaux du 17 octobre 2023.

DR

Les migrations massives des populations du Sud vers le Nord se sont également accrues ces dernières années, qui plus est dans des conditions épouvantables. Elles s'expliquent en partie par le manque de perspective économique, en dépit d'une croissance réelle mais d'un revenu par habitant faible et d'un taux de chômage et de pauvreté élevé. Et l'on sait aussi qu'un Africain sur cinq vit une situation de guerre et de violence, le poussant à vouloir quitter sa région lorsque cela est possible.

Autant de motifs qui justifient un développement aérien sur l'ensemble du continent africain pour à la fois doper son économie et la rendre moins vulnérable et moins dépendante de l'Occident.

J'ai donc la conviction – étayée par de nombreuses études, analyses et chiffres – que l'aéromobilité concourt à la cohésion et au développement régional qui est souhaitable à tous points de vue.

Notre planète est saupoudrée d'îles dont la survie dépend de la mobilité. La France, à elle seule, possède des territoires aussi bien dans le Pacifique (Polynésie française) que dans les Caraïbes qui ne peuvent vivre enclavés, que ce soit pour des raisons économiques ou sociales.

Ces îles françaises d'outre-mer ont été encouragées à faire du tourisme une pièce centrale de leur développement économique, qui représente en moyenne 10 % de leur PIB. Or, si elles se détournaient du jour au lendemain du tourisme porté par le transport aérien, elles subiraient de graves dommages sociaux alors qu'elles connaissent un chômage déjà bien plus important que dans l'hexagone. Lorsque 30 % des jeunes sont au chômage et que bon nombre d'entre eux doivent quitter leur territoire, il est inconcevable de changer brutalement la stratégie de développement de ces régions.

De même, le transport aérien mal pensé ou centré en grande partie vers le nord de l'hémisphère empêche-t-il toute cohésion régionale ? En effet, les populations de ces régions sont tournées exclusivement vers l'Europe, négligeant alors la coopération culturelle, sanitaire, économique et financière au sein des bassins dans lesquels elles vivent. Est-il normal, par exemple, qu'un jeune Caribéen soit contraint de se rendre en Espagne pour étudier l'espagnol, faute de liaison aérienne adaptée, alors que Bogota se trouve à moins de deux heures d'avion ?

Oui, le développement durable, c'est aussi pouvoir vivre dans son bassin immédiat, y compris pour étudier ou se soigner. C'est justement ce qu'ont bien compris certains acteurs de la région en proposant une offre de soins adaptée et qui ne contraigne pas les populations locales à s'exiler ou à dépenser des sommes conséquentes en allant en Europe ou en Amérique du Nord. En d'autres termes, l'intégration régionale du transport aérien est une nécessité.

En conclusion, il nous revient collectivement d'examiner la question de l'aéromobilité sous l'angle du développement économique et socialement équitable. Nous, Européens, avons peut-être tendance à porter un regard insuffisamment inclusif sur ce sujet. Or, nous devons l'aborder sans dogmatisme, avec une attention portée au plus grand nombre afin qu'ils soient associés à notre réflexion. Refuser de concevoir à sa juste place l'avion, bien sûr dans des conditions respectueuses de l'environnement et en tirant parti des innovations technologiques, c'est purement et simplement ignorer une partie de la population de notre planète. ■