

# L'extension de l'aérodrome des Artigues de Lussac :

un projet **anachronique**





# Un projet local emblématique de la folie de notre monde

Le projet d'extension de l'aérodrome des Artigues-de-Lussac est un sujet particulièrement important en cette fin d'année 2021. Les élus-es communautaires doivent avoir à l'esprit que c'est une décision lourde qu'ils auront à assumer par leur vote le moment venu. Ce projet économique aurait été accueilli, dans les années de croissance, comme une initiative pertinente. Or, au regard des grandes contraintes économiques, écologiques, sociales et énergétiques du monde, il est devenu **insensé**

A l'heure où nous écrivons ces lignes, la COP 26 vient d'avoir lieu, la France s'est engagée à accélérer ses réductions de gaz à effet de serre. Et pourtant, de tels projets sont encore poussés par les pouvoirs publics. Ce projet est une véritable illustration des dysfonctionnements qui traversent notre société : abandon de tout bon sens relativement aux problèmes du climat, de l'environnement, du bien-être des habitants, usage de sommes trop importantes d'argent public au profit de la population la plus aisée au détriment des habitant-e-s du territoire, absence de vision à long terme, abandon de l'ambition d'un avenir positif pour nos enfants, agression environnementale, arrangements politiques...

Il n'est **pas possible** d'avoir une **action politique responsable** dans le monde de 2021 et soutenir ce projet.

Aussi, plus de 6 500 citoyen-ne-s ont déjà manifesté leur indignation en signant la pétition en ligne, lancée il y a 2 mois.

Dans ce dossier, nous partageons les informations que nous pu récolter. A sa lecture, il apparaît évident qu'il est nécessaire d'arrêter ce projet au plus vite.

Pour cette raison, nous appelons chaque conseiller-e communautaire à **refuser la création du syndicat** qui sera amené à développer ce projet. Ce vote est prévu pour mi 2022.

Nous sommes évidemment ouverts au débat, dans une démarche constructive, précise, technique, et dans l'intérêt des habitants et de leur environnement.

Le collectif Non à l'Aéroport du Saint-Emilionnais

Décembre 2021

*Ce dossier a été envoyé à chaque élu-e de la CALI et de la CdC du Grand Saint-Emilionnais, et sera ensuite rendu public.*

## Mais au fait... de quoi on parle ?

À la date d'écriture de ce dossier (décembre 2021), aucune information transparente n'a été diffusée, que ce soit à destination des riverain-e-s, des habitant-e-s de la CALI et de la communauté de communes (CdC) du Grand Saint-Emilionnais (GSE) ni même aux élu-e-s ! Nous avons en effet réalisé, non sans surprise, que les élu-e-s de la CALI n'avaient jamais entendu parler de ce projet officiellement alors que leur président en parlait dans la presse ! Nous avons accédé à des documents<sup>1</sup> permettant de comprendre cette affaire dont nous vous rapportons ici les grandes lignes.

## Les annonces publiques

Le projet d'extension de l'aérodrome des Artigues-de-Lussac pour y développer l'aviation d'affaires, c'est-à-dire des jets privés, existe depuis de nombreuses années. La presse en témoigne : En 2017<sup>2</sup> Philippe Buisson s'y opposait et déclarait "*Je ne crois pas que le dynamisme de Libourne passera forcément par un développement aéroportuaire*". En 2019<sup>3</sup>, une double page dans Sud-Ouest annonçait le projet : l'agrandissement des infrastructures aéronautiques pour pouvoir accueillir plus d'aviation d'affaires (c'est-à-dire des jets privés) puis le développement d'une zone économique attenante dédiée à l'aéronautique.

Les choses se sont soudainement accélérées et concrétisées ces derniers mois. En juillet dernier, il a été annoncé<sup>4</sup> que la CALI et la Communauté de Communes du Grand Saint-Emilionnais avaient trouvé un accord financier avec la CCI pour le rachat de l'aérodrome. Plus de 6 millions d'euros d'investissements sont annoncés (2,5M€ pour l'achat, 2,9M€ de travaux et 800 000€ de rond-point sur la RN 89).

Quelques semaines plus tard, cette nouvelle est confirmée par Philippe Buisson<sup>5</sup>, président de la CALI, qui endosse à présent le projet et apporte un nouvel élément : l'implantation d'une police de l'air aux frontières est prévue pour pouvoir accueillir du tourisme hors Schengen. C'est bien un **aéroport international dédié aux jets privés** qui est prévu. Un syndicat sera créé par les deux collectivités pour gérer cet aérodrome. Le poste de direction du syndicat a été ouvert<sup>6</sup> et le recrutement est lancé, en anticipation de la création de la collectivité.

En octobre 2021, Philippe Buisson réagit aux opposants dans 20 minutes<sup>7</sup>. On apprend ainsi que les travaux permettront d'atteindre 400 jets privés par an et qu'une zone d'activité économique dédiée à

---

<sup>1</sup> Des demandes officielles de demandes de documents à caractères environnementaux sont en cours. La CALI et la CdC du Grand Saint Emilionnais ont refusé de les communiquer sur simple demande, niant ainsi le droit des citoyens dans leur accès à ces informations. Des saisies de la Commission d'Accès aux Documents Administratifs (CADA) sont en cours.

Un-e lanceur-se d'alerte a diffusé anonymement sur les réseaux sociaux ([compte twitter @jeronimo357842](#)) des documents présentés en commission Développement Économique de la CdC du Grand Saint Emilionnais. Leur authenticité a été vérifiée. Nous nous appuyons sur eux pour présenter le projet.

<sup>2</sup> *Sud-Ouest* « Aérodrome des Artigues-de-Lussac : le pari du développement par les airs » 06/02/2017

<sup>3</sup> *Sud-Ouest* « Aérodrome : évolution en piste » 11/05/2019

<sup>4</sup> *Sud-Ouest* « CdC du Grand Saint-Émilionnais : en ordre de marche pour le projet d'aménagement de l'aérodrome des Artigues-et-Lussac » 07/02/21

<sup>5</sup> *Sud-Ouest* « Un accord trouvé pour l'achat de l'aérodrome » 07/09/2021

*Le Résistant* « [Rentrée de la CALI](#) » 12/09/2021

<sup>6</sup> Emploi Territorial, offre n°0033211000415259, « [Directeur général de collectivité ou d'établissement public \(h/f\)](#) », publiée le 01/10/2021

<sup>7</sup> *20 minutes* « [Gironde : Vers davantage de jets privés sur l'aérodrome de Libourne. une pétition lancée](#) » 20/10/21

l'aéronautique est en projet avec la région. Il assume par ailleurs que l'extension de l'aérodrome est une promesse à la société CEVA, qui l'avait mis dans ses conditions de maintien d'emplois sur Libourne. Sur le modèle économique, Philippe Buisson déclare que le « petit équilibre » financier (équilibre qui concerne le fonctionnement et non l'investissement) sera atteint via les taxes que paient les avions au décollage / atterrissage. Nous verrons plus bas en quoi le modèle économique est bien plus complexe que cela.

Quelques jours plus tard, Philippe Buisson parle de 500 jets privés/an<sup>8</sup>.

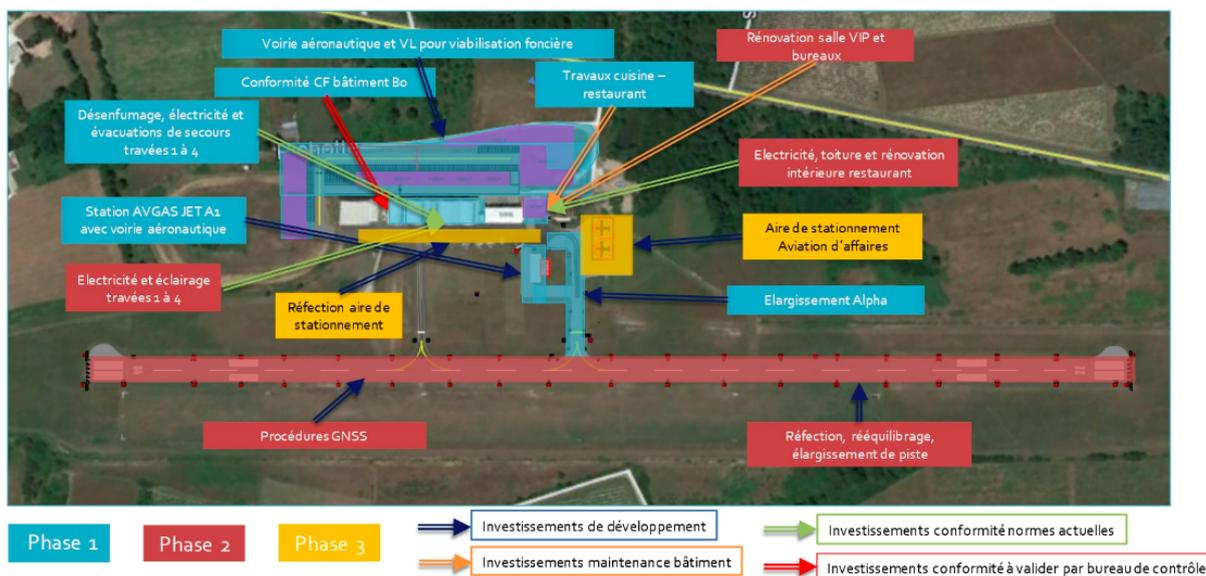
## Les éléments qui ressortent des documents de travail

### Des études coûteuses

Des études sur le devenir de l'aérodrome avaient été menées en 2018. Une **nouvelle étude** est en cours, elle est portée par la CdC GSE et la CALI et est réalisée par les cabinets SOGETI Ingénierie Bâtiment/Airports et Bordeaux TechnoWest. Par ailleurs, les collectivités se font accompagner par le cabinet d'avocats Rivière (coût 40 000€) pour les éléments juridiques et administratifs.

### Des travaux colossaux pour accueillir des jets privés

## Aperçu projet fini



Détail des travaux prévus et de leur phasage

Des travaux sont prévus afin de permettre le développement des pistes accueillant les jets privés, notamment : **agrandissement et élargissement de la piste**, nouvelle station essence, système de

<sup>8</sup> Sud-Ouest, "Un comité citoyen proteste contre le projet de rachat", 29/11/21

navigation, aires de stationnements et voie de circulation pour les avions. Ces travaux permettront notamment à des avions plus larges ou nécessitant des distances de décollage et d'atterrissage plus longues de pouvoir utiliser l'aérodrome, celui-ci passant de la catégorie A1 à B2.

Les travaux, qui se chiffrent à 2,9 M€, sont phasés selon le schéma ci-dessous. Les premiers investissements concernent les bâtiments, et permettront de valoriser le foncier avant de poursuivre les travaux permettant d'accueillir les jets privés. Nous n'avons pas obtenu les détails des investissements mais dans un document il est annoncé que seuls 290 000€ sur les 2,9M€ sont consacrés aux travaux sur les bâtiments (cf image ci-dessous). Ce sont donc **2,6M€ d'investissements qui ne sont réservés qu'aux seuls jets privés.**

## Schéma d'aménagement



### Volet bâtiment :

Les investissements sur les bâtiment ont été optimisés avec les hypothèses suivantes:

- Les investissements sur le club house ULM sensations seront à porter par l'occupant (les travaux de rénovation de la façade extérieure sont à la charge de la CCI).
- Les investissements sur le bâtiment C (restaurant) seront à porter par le futur titulaire de l'AOT.
- Les coûts de rénovation électrique et de rénovation de la salle VIP ont été réévalués par la CCI.



### Synthèse investissements sur les bâtiments :

- Des travaux de mise aux normes actuelles sont à prévoir
- Une optimisation du montant est possible à condition qu'un bureau de contrôle ou les services de prévention acceptent la disposition en question sur le bâtiment B0

**Une enveloppe globale sur les bâtiments de 290k€.**

Seuls 290 000€ sur les 2,6 Millions d'euros de travaux sont consacrés aux bâtiments et donc au développement économique?

L'objectif de l'agrandissement et de l'élargissement de la piste est d'accueillir de plus gros avions. Réglementairement, l'aérodrome passera de la catégorie A1 à B2<sup>9</sup>. Aujourd'hui seuls les avions d'envergure de moins de 15 m peuvent atterrir aux Artigues de Lussac. A terme, les avions jusqu'à 24m pourront utiliser cet aérodrome.

Aujourd'hui, des jets légers avec rayon d'action régionale (1500 km) comme le PILATUS PC12 ou le CESSNA 500 atterrissent et décollent déjà régulièrement sur la piste actuelle (notez qu'avec 16 m d'envergure, c'est déjà limite...). Ce sont des avions de 6-8 places.



Jet privé CESSNA 501 immatriculé aux Etats-Unis à l'aérodrome des Artigues de Lussac en octobre 2021

<sup>9</sup> Direction Générale de l'Aviation Civile, [Conditions d'homologation et procédures d'exploitation des aérodromes](#)

Au vu des travaux envisagés, ce sont des avions bien plus gros qui pourront utiliser l'aérodrome. Il semblerait ainsi que pourront se poser des avions de 48 places comme l'ATR 42 (envergure 24,6m, distance atterrissage 960m) ou encore des avions transcontinentaux comme le Challenger 300.



Avion ATR42 qui se posera demain aux Artigues-de-Lussac ?



Challenger 300 transcontinental qui se posera demain aux Artigues-de-Lussac ?



## Un modèle économique fragile

Selon l'étude, suite au COVID et au contexte difficile du secteur, l'aviation d'affaires ne permettra pas de « tirer le développement global de l'aérodrome ». C'est ainsi que le calendrier est inversé par rapport à ce qui avait été annoncé en 2019 : les travaux de la zone économique précèdent ceux qui concernent les infrastructures aéronautiques. D'ailleurs, l'étude précise que le trafic potentiel annoncé n'est « **pas confirmé** par les interlocuteurs ».

Il n'est donc pas assuré que ce projet réponde à un réel besoin, et il n'y a aucune garantie que l'équipement soit si fréquenté.

Le modèle économique est inversé : des loyers sont attendus via la zone d'activité économique. Ce sont ces loyers qui permettront de financer les dépenses de fonctionnement liées à l'accueil de jets privés. En effet, il est annoncé que seul le « petit équilibre » sera atteint, c'est-à-dire que seules les dépenses et recettes de fonctionnement seront à priori en équilibre (200 000 €/an environ). Côté investissement, la totalité de l'achat et la moitié des travaux prévus sont à la charge des collectivités.

Contrairement à ce qu'exprime Philippe Buisson dans 20 minutes, les taxes aéronautiques ne sont que **marginales** dans l'équilibre de fonctionnement du projet (20 000€/an, soit 10% des recettes).

## Document financier présenté en Conseil Communautaire

Aérodrome - tableaux financiers			
<b>Dépenses investissement</b>		<b>Montant en HT</b>	
Achat aérodrome GSE/CALI	2 500 000,00 €		
Travaux	2 900 000,00 €		
<b>Total investissement</b>	<b>5 400 000,00 €</b>		
<b>Financements achat</b>		<b>HT</b>	
CdC GSE	1 250 000,00 €		
CALI	1 250 000,00 €		
<b>Financements travaux</b>			
ventes terrain nu	285 000,00 €		
Emprunt - syndicat travaux _ 50%	1 307 500,00 €		
CdC GSE	653 750,00 €		
CALI	653 750,00 €		
<b>Total investissement</b>	<b>5 400 000,00 €</b>		
<b>Dépenses annexes</b>		<b>Montant en HT</b>	
création rond point	500 000,00 €		
création voirie (rond point /aérodrome)	300 000,00 €		
<b>Total investissement</b>	<b>800 000,00 €</b>		
<b>Financements création rond point</b>		<b>HT</b>	
Département - 50%	250 000,00 €		
EPCI - 50%	250 000,00 €		
<b>Financements création voirie</b>			
Syndicat mixte	300 000,00 €		
<b>Total investissement</b>	<b>800 000,00 €</b>		
<b>Dépenses fonctionnement</b>		<b>Montant en HT/an</b>	
fonctionnement + charges salariales + annuités	200 000,00 €		
<b>Total fonctionnement</b>	<b>200 000,00 €</b>		
Fonctionnement - atteint le petit équilibre			
<b>Recettes fonctionnement</b>		<b>Montant en HT/an</b>	
redevances domaniales - bâti	170 475,00 €		
redevances domaniales - à bâtir et lots futurs	18 040,00 €		
redevances aéronautiques	20 000,00 €		
<b>Total fonctionnement</b>	<b>208 515,00 €</b>		
<b>Aérodrome - financement CdC</b>		<b>Montant HT</b>	
Achat	1 250 000,00 €		
Travaux	653 750,00 €		
création rond point	125 000,00 €		
<b>Total</b>	<b>2 028 750,00 €</b>		
<b>subventions possibles - aérodrome</b>			
DETR - exemple Jonzac 30%	175 000,00 €		
DSIL - exemple Jonzac 10%	200 000,00 €		
FEDER ?			
<b>Subventions possibles - rond point</b>			
DETR			
DSIL			

Modèle économique de l'aérodrome présenté à la Commission Développement Économique de la CdC du Grand Saint-Emilionnais du 22/07/2021 suite au Conseil Communautaire du 01/07/2021

Concernant l'investissement (hors achat), il est prévu que les deux CdC versent au syndicat une subvention d'investissement de 650 000€ chacune. Un emprunt de 1,3M€ supporté par le syndicat est par ailleurs prévu. On retrouve dans ces chiffres que le syndicat n'emprunte et ne prévoit de rembourser lui-même que la moitié du montant permettant de couvrir les travaux d'extension de l'aérodrome.

En conclusion, 90% des recettes du syndicat proviendront des loyers de la zone économique. Cette activité permettra d'équilibrer les dépenses de fonctionnement (salaires notamment) nécessaires au développement de la zone pour l'accueil de jets privés. Le volet aviation d'affaires n'est pas mis en avant car **non significatif** dans l'équilibre économique de cette zone (3.6% des revenus attendus).

En conclusion, les études montrent que le développement de l'aviation d'affaires n'est pas rentable. Il est donc prévu que les **entreprises locales paient (via leurs loyers) pour le fonctionnement des jets privés ; tandis que les citoyen-ne-s (via les collectivités) paient les investissements réalisés pour l'accueil de ces mêmes jets.**



### Administration

A court terme, un accord de principe doit être signé pour l'achat de l'aérodrome entre la CCI et les présidents de la CALI et de la CdC GSE.

D'ici mi 2022, les deux collectivités devront voter la création du syndicat. Ce syndicat sera ensuite propriétaire de l'aérodrome.

**C'est à ce vote que nous appelons les élu-e-s communautaires à s'opposer.**

# Un projet incompatible avec... vos propres engagements !

Si nous regardons de plus près, il apparaît que ce projet est irrationnel, pas uniquement pour notre collectif et ses soutiens, mais aussi pour vous en tant qu'élu-e-s, qui avez pris du fait de votre mission des engagements incompatibles avec ce projet.



## Émissions Carbone et climat

C'est vous qui le dites...

**Etat :** Suite à l'adoption de la loi transition énergétique (LTECV)<sup>10</sup> en 2016, l'Etat propose une Stratégie Nationale Bas Carbone<sup>11</sup> qui permettra d'atteindre les objectifs fixés par cette loi, en particulier la neutralité carbone d'ici 2050. Afin d'atteindre cet objectif, le secteur des transports doit diminuer son empreinte de -28% d'ici 2030, l'aviation d'affaires est incluse dans l'objectif de décarbonation complète en 2050.

**Région :** "La Nouvelle-Aquitaine a l'ambition d'être la première Région française de la transition énergétique et du climat."<sup>12</sup>

**Département :** Le département vise la neutralité carbone en 2050.

**CALI :** « La CALI se doit de prendre en compte les enjeux énergie-climat (...) dans la conduite de ses politiques »<sup>13</sup>. La CALI est labellisée Territoire à Énergie Positive pour la Croissance Verte (TEPCV). De ce fait, elle s'engage à « atténuer les effets du changement climatique ».

**CdC Grand Saint-Emilionnais :** L'environnement apparaît bien dans les compétences de la CdC dans le rapport d'activités de la collectivité, avec une mention de la « mobilité douce ». Cependant aucun détail n'apparaît dans le reste du document.

**Grand Libournais :** « Troisième grappe de problèmes-solutions, troisième ensemble de chantiers : celui des transitions, sous toutes leurs formes et dans tous les domaines. A vrai dire, c'est moins un troisième volet stratégique qu'une nécessité qui parcourt toutes les politiques publiques et portent aujourd'hui les orientations structurantes de tous les niveaux d'intervention du global au local. »<sup>14</sup>

**Remarque :** à ce jour, **en toute illégalité** (obligation avec la Loi Transition Énergétique pour la Croissance Verte), ni la CALI ni le Grand Saint-Emilionnais n'ont acté de PCAET (Plan Climat Air-Énergie Territorial). La CALI indique tout de même que son PCAET devrait être voté en 2021 (son précédent Plan Climat date de 2015).

<sup>10</sup> Loi de transition énergétique pour la croissance verte, site du ministère de l'écologie (<https://www.ecologie.gouv.fr/loi-transition-energetique-croissance-verte>)

<sup>11</sup> Stratégie Nationale Bas-Carbone (SNBC) (<https://www.ecologie.gouv.fr/strategie-nationale-bas-carbone-snbc>)

<sup>12</sup> Source : site web de la région Nouvelle-Aquitaine

<sup>13</sup> PCET CALI, 2015

<sup>14</sup> Grand Libournais 2026, projet de territoire, PETR

Et pourtant...

Une **réduction** du trafic aérien nécessaire

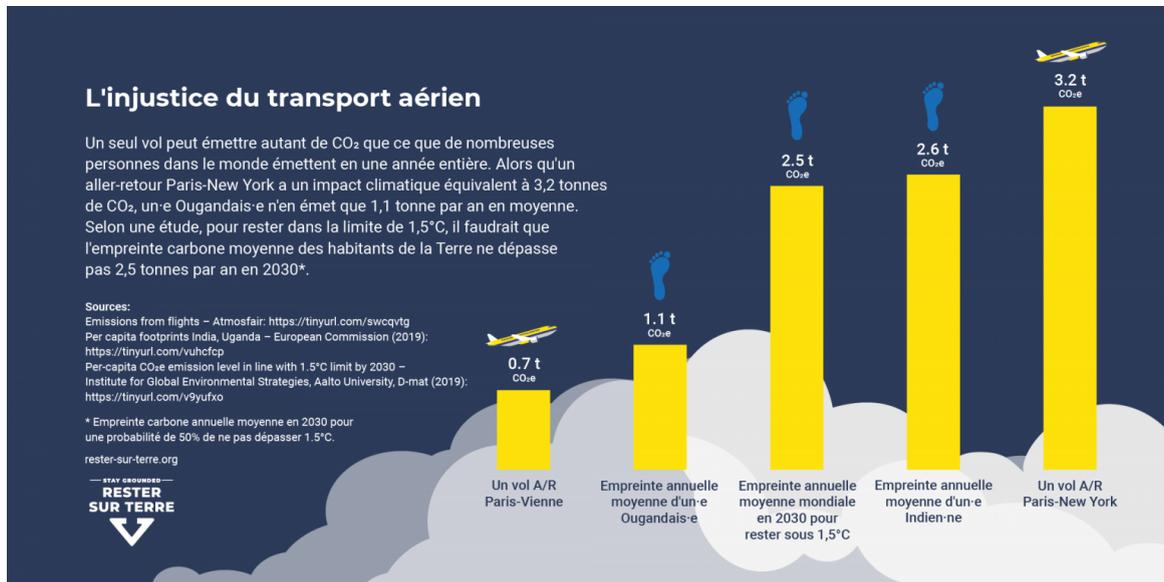
Le secteur aérien est le septième émetteur mondial de gaz à effet de serre (GES), avec une très grande croissance pré-Covid : il doublait tous les 15 ans !

« Ce n'est pas le moment de soutenir l'aviation coûte que coûte, mais d'ouvrir le débat sur le fait de réduire les déplacements en avion » a déclaré Corinne Le Quéré, présidente du Haut Conseil pour le Climat, dans le journal Le Monde<sup>15</sup>, reprenant les préconisations de "réduction des transports aériens" et émises dans le rapport du HCC<sup>16</sup>. Que ce soit l'Autorité environnementale, un ensemble d'experts ayant chiffré précisément la problématique (Rapport B&L Évolution<sup>17</sup>, The Shift Project<sup>18</sup>, Atecopol<sup>19</sup>) ou les étudiants du fleuron français de la formation aéronautique (ISAE - Supaéro<sup>20</sup>), **tous concluent** que le respect de notre budget carbone nécessite de **réduire le trafic aérien**.

A l'opposé du projet d'extension de l'aérodrome, c'est la diminution du trafic que les pouvoirs publics doivent rechercher. Or, c'est une augmentation du trafic d'aviation d'affaires de 300% qui est visée !

Les jets privés, des **bombes climatiques**

L'impact d'un voyage en avion est énorme sur l'empreinte carbone. Avec un seul AR long courrier, le budget carbone d'une personne est consommé puisque ce vol émet l'équivalent du **budget annuel CO2** alloué à chaque individu selon l'accord de Paris (2 tonnes CO2).



Impact CO2 pour des vols court et long courrier. Ces empreintes sont à multiplier **par 10 à 40** pour des jets privés !

<sup>15</sup> Le Monde, "[Ce n'est pas le moment de soutenir l'aviation coûte que coûte](#) » : le Haut Conseil pour le climat rappelle l'urgence de la transition écologique", 20 avril 2020

<sup>16</sup> Haut Conseil pour le Climat, [Climat, santé : mieux prévenir, mieux guérir](#), avril 2020

<sup>17</sup> B&L Evolution, [Climat, pouvons-nous encore prendre l'avion ?](#)

<sup>18</sup> The Shift Project, "[Pourquoi voler en 2050](#)", 2021

<sup>19</sup> Dossier aviation [Atecopol](#)

<sup>20</sup> ISAE-SUPAERO, [Référentiel Aviation et Climat](#), 2021

Cela vous semble beaucoup ? Ce n'est pourtant pas grand chose à côté de ce que réserve ce projet. En effet, **un jet privé émet 10 à 40 fois plus de carbone qu'un vol commercial**<sup>21</sup> ! Les émissions annuelles autorisées par les accords de Paris pour une personne (2t CO2) partent en fumée en 1h de vol ! Un AR Paris - Bordeaux en jet privé, c'est 4,5 tonnes de CO2 !



Comparaison de l'empreinte carbone<sup>22</sup> de différentes actions

Un seul voyage en jet privé est donc **complètement insensé** en termes d'émissions carbone. Or, les personnes qui utilisent les jets privés ne se limitent rarement qu'à un seul voyage. Soutenir ce mode de transport revient donc à valoriser des personnes qui adoptent des comportements complètement **irresponsables**. On observe par exemple un jet privé qui semble domicilié aux Artigues-de-Lussac qui fait des trajets tous les week-ends. **Est-il vraiment sensé** de soutenir ces personnes ?

<sup>21</sup> 10 fois plus selon Transport et Environnement "[Private jets: can the super-rich supercharge zero emission aviation?](#)", 2021  
20 fois plus selon The Shift Projet, 2020 "[Préparer l'avenir de l'aviation](#)"  
40 fois plus [selon RTL](#)

<sup>22</sup> Selon le rapport de Transport et Environnement "[Private jets: can the super-rich supercharge zero emission aviation?](#)", 1 heure de jet privé émet 2t de CO2, c'est-à-dire pour un trajet Paris-Londres en jet privé typique de ceux qui pourraient se poser aux Artigues. Nous avons estimé à 4,5T l'AR Paris-Bordeaux et 5,1T l'AR Bordeaux-Genève (le schéma de Rester sur Terre a ainsi été modifié).

JOURNAL DE L'ACTIVITE						
Vous voulez une recherche complète sur l'historique de F-HPBJ depuis 1998? <a href="#">Achetez maintenant.</a> <a href="#">Recevez-le dans l'heure.</a>						
Date	Avion	Provenance	Destination	Départ	Arrivée	Durée
28.11.2021	Unknown	Artigues-De-Lussac (LFDI)	Blois Le Breuil (LFOG)	08:00AM CET	09:07AM CET (?)	1:07
21.11.2021	Unknown	Propriano (LFKO)	Artigues-De-Lussac (LFDI)	02:28PM CET	04:41PM CET (?)	2:13
20.11.2021	Unknown	Artigues-De-Lussac (LFDI)	Propriano (LFKO)	07:30AM CET	09:41AM CET	2:11
14.11.2021	Unknown	Près de Roumaniere	Artigues-De-Lussac (LFDI)	First seen 11:57AM CET	12:08PM CET	0:11
07.11.2021	Unknown	Propriano (LFKO)	Artigues-De-Lussac (LFDI)	02:21PM CET	04:26PM CET (?)	2:05
05.11.2021	Unknown	Artigues-De-Lussac (LFDI)	Propriano (LFKO)	03:21PM CET	05:26PM CET	2:04
31.10.2021	Unknown	Près de Roumaniere	Artigues-De-Lussac (LFDI)	First seen 11:25AM CET	Last seen 11:34AM CET	0:08
31.10.2021	Unknown	Artigues-De-Lussac (LFDI)	Près de Roumaniere	10:28AM CET	Last seen 10:39AM CET	0:10
29.10.2021	Unknown	Propriano (LFKO)	Artigues-De-Lussac (LFDI)	03:59PM CEST	06:13PM CEST (?)	2:13
23.10.2021	Unknown	Artigues-De-Lussac (LFDI)	Propriano (LFKO)	07:25AM CEST	09:24AM CEST	1:58
17.10.2021	Unknown	Près de Roumaniere	Artigues-De-Lussac (LFDI)	First seen 03:50PM CEST	Last seen 04:01PM CEST	0:11
17.10.2021	Unknown	Valence Chabeuil (VAF / LFLU)	Près de Roumaniere	02:12PM CEST	Last seen 03:18PM CEST	1:05
17.10.2021	Unknown	Grenoble Saint-Geoirs (GNB / LFLS)	Valence Chabeuil (VAF / LFLU)	01:45PM CEST	02:01PM CEST	0:15
17.10.2021	Unknown	Valence Chabeuil (VAF / LFLU)	Près de Saint-Etienne-de-Saint-Geoirs	12:04PM CEST	Last seen 12:38PM CEST	0:34
17.10.2021	Unknown	Près de Roumaniere	Valence Chabeuil (VAF / LFLU)	10:09AM CEST	11:11AM CEST	1:02
17.10.2021	Unknown	Artigues-De-Lussac (LFDI)	Près de Roumaniere	09:09AM CEST	Last seen 09:30AM CEST	0:20
10.10.2021	Unknown	Propriano (LFKO)	Artigues-De-Lussac (LFDI)	04:59PM CEST	07:14PM CEST	2:15
09.10.2021	Unknown	Blois Le Breuil (LFOG)	Propriano (LFKO)	09:05AM CEST	11:25AM CEST (?)	2:19
03.10.2021	Unknown	Artigues-De-Lussac (LFDI)	Blois Le Breuil (LFOG)	05:00PM CEST	05:52PM CEST (?)	0:52
26.09.2021	Unknown	Propriano (LFKO)	Artigues-De-Lussac (LFDI)	05:26PM CEST	07:51PM CEST (?)	2:25
25.09.2021	Unknown	Artigues-De-Lussac (LFDI)	Propriano (LFKO)	06:41AM CEST	08:38AM CEST	1:56
19.09.2021	Unknown	Près de Roumaniere	Artigues-De-Lussac (LFDI)	First seen 12:32PM CEST	Last seen 12:43PM CEST	0:10
19.09.2021	Unknown	Artigues-De-Lussac (LFDI)	Près de Roumaniere	11:12AM CEST	Last seen 11:33AM CEST	0:21
12.09.2021	Unknown	Propriano (LFKO)	Artigues-De-Lussac (LFDI)	06:00PM CEST	08:05PM CEST (?)	2:05
11.09.2021	Unknown	Artigues-De-Lussac (LFDI)	Propriano (LFKO)	07:12AM CEST	09:01AM CEST	1:49
05.09.2021	Unknown	Saint-Sébastien (EAS / LESO)	Artigues-De-Lussac (LFDI)	05:42PM CEST	06:20PM CEST	0:38
04.09.2021	Unknown	Artigues-De-Lussac (LFDI)	Saint-Sébastien (EAS / LESO)	06:32PM CEST	07:16PM CEST	0:43

Derniers trajets de l'avion F-HPBJ au 03/12/2021<sup>23</sup>

## Une législation qui va se durcir

Pour des raisons climatiques, les vols intérieurs sont aujourd'hui interdits dès lors qu'il existe une alternative ferroviaire de moins de 2h30 (la convention citoyenne pour le climat avait demandé un seuil à 4h et Greenpeace préconise 6h). Les jets privés ne sont aujourd'hui pas tenus à cette réglementation, il est cependant probable que les choses évoluent rapidement. Le rapport du Shift Projet qui envisage le futur de l'aviation au regard du changement climatique préconise d'ailleurs l'interdiction de l'aviation d'affaires pour motif privés (93% des vols)<sup>24</sup>.

Par ailleurs, dans la dernière loi Climat, les extensions des aérodromes et aéroports sont **fortement limitées**, les expropriations deviennent beaucoup plus difficiles.

Par ailleurs, les exploitants d'avions vont devoir compenser les émissions de gaz à effet de serre pour tous les vols intérieurs<sup>25</sup>. Cette mesure va probablement limiter l'usage de l'avion, ou a minima le rendre moins rentable.

## Un investissement dangereux

Si nous souhaitons maintenir l'habitabilité de notre planète, il est urgent de réduire dès aujourd'hui notre impact environnemental. Il est encore plus urgent de stopper tout investissement dans des infrastructures nocives pour l'environnement. Ainsi, le Haut Conseil pour le Climat préconise

<sup>23</sup> Les données d'aviation sont publiques. Pour cet avion F-HPBJ, le site <https://fr.flightaware.com/> permet de connaître son historique de vol, et le site <https://aerotransport.org/> permet de savoir qu'il s'agit d'un Piper PA-46 appartenant à M. Jérôme Pariselle.

<sup>24</sup> The Shift Projet, 2020 "Préparer l'avenir de l'aviation"

<sup>25</sup> art. L. 229-57 code env.

l'investissement dans des infrastructures de mobilités décarbonées, et juge au contraire que “les politiques les plus inefficaces ou **contre-productives** [sont] le soutien aux compagnies aériennes [et aux] infrastructures traditionnelles de transport”<sup>26</sup>.

Réaliser cet aéroport aujourd'hui revient à créer une infrastructure qui impactera négativement le territoire pendant des dizaines d'années ! En terme de mobilité, il est démontré que les infrastructures créent le besoin<sup>27</sup> (on parle de “trafic induit”<sup>28</sup>). Un tel aéroport créerait donc des trajets en jets privés qui **n'auraient pas lieu** sans son existence.

Sur le plan financier, l'emprunt prévu durera jusqu'en 2046, pas moins de 8 équipes politiques pâtiront de cet investissement. C'est autant d'argent détourné qui empêchera de futures réalisations profitables aux habitant-e-s du territoire ! Et surtout, sur le plan environnemental, pour être “rentabilisé”, ce sont des milliers de jets privés qui devront utiliser cette infrastructure **pendant des décennies** ! Ce sont donc autant de milliers de tonnes de CO2 qui sont assurées d'être émises alors que nous devons tout faire pour les réduire.



## Un mauvais choix économique

C'est vous qui le dites...

**La CALI** : “Axe 7 : Promouvoir une politique économique de développement durable

- Rédiger une charte d'engagements volontaires de lutte contre le changement climatique et de prise en compte du développement durable par les entreprises
- Réaliser un bilan de la production et de la consommation d'énergie sur le territoire et y intégrer un schéma de développement des énergies renouvelables”

**Grand Libournais** : “La seconde source de transformation est interne: c'est la mutation qui agite la socio-économie du vignoble. Il fait face à un bouleversement climatique profond, au cours duquel il doit inventer sa résilience.”

Et pourtant...

Une **destruction** assurée du secteur **vinicole**

L'activité vinicole de notre territoire est aujourd'hui menacée par le réchauffement climatique<sup>29</sup>. Le secteur est déjà contraint d'évoluer, par exemple, 6 nouveaux cépages sont déjà autorisés dans les assemblages des vins de Bordeaux pour répondre au défi du réchauffement climatique<sup>30</sup>.

Pour soutenir la viticulture, tout politique devrait donc se fixer la réduction des gaz à effet de serre pour limiter l'impact du changement climatique. Soutenir ce projet revient donc à **condamner ce poumon économique** de notre territoire qu'est le vin.

<sup>26</sup> Haut Conseil pour le Climat, “[Redresser le cap, relancer la transition](#)”, juillet 2020

<sup>27</sup> *The conversation* “[Pourquoi supprimer des autoroutes peut réduire les embouteillages](#)” 29/11/21

<sup>28</sup> [Trafic induit](#) Wikipédia

<sup>29</sup> Viticulture et changement climatique, [nibuniconnu](#)

<sup>30</sup> Terre des vins, [6 nouveaux cépages autorisés](#)

## Une **opportunité gâchée** de réponse au Plan Alimentaire Territorial

Dans un territoire marqué par son manque d'autonomie alimentaire, qui fait l'objet d'un PAT (Plan Alimentaire Territorial) mobilisant les acteurs du Grand Libournais, du Grand Saint Emilionnais et du Castillon-Pujols, le problème du foncier est ressorti comme un enjeu majeur aux côtés de l'absence de biodiversité (lié à la monoculture viticole). Que ce soit l'introduction d'espèces contribuant à la biodiversité et au développement d'entreprises pour l'accès à une autonomie alimentaire, les enjeux sont reconnus et soutenus par nos territoires, le Département, la Région et des fonds européens sont mobilisés à cet effet.

Ces espaces représentent des **opportunités exceptionnelles** en réponse aux enjeux de ces territoires. Des concertations et accompagnements sont mis en place et ont permis de dégager avec des acteurs, des associations du territoire des projets et des pistes concrètes. Les terrains vierges peuvent être exploités par l'agriculture vivrière, tandis que les bâtiments pourraient être dédiés à des infrastructures de transformation.

## L'aéronautique, un secteur du passé en **difficulté**

Avant même le COVID, les petits aéroports étaient **déjà en difficulté**. A titre d'exemple l'aérodrome de Blois est cité dans les études sur le développement de l'aérodrome des Artigues-de-Lussac. En 2019, un article faisait état de ses difficultés économiques<sup>31</sup>. Depuis le COVID, la situation du secteur a dégringolé<sup>32</sup>. A une autre échelle, l'État souhaitait privatiser Aéroports de Paris mais n'y arrive pas<sup>33</sup> et de nombreux aéroports voient leurs dettes exploser<sup>34</sup>.

Les experts de The Shift Project ont publié un rapport sur l'emploi<sup>35</sup> dans le cadre de la transition bas carbone. Les prévisions sont sans appel : la **suppression de 38 000 emplois** dans le secteur de l'aviation est prévue (cf schéma ci-dessous). La transition est pourtant créatrice d'emplois comme le montre ce rapport (300 000 emplois créés !). Des secteurs sont réellement porteurs d'avenir (agriculture, rénovation, réparation, vélo...), investissons-les !

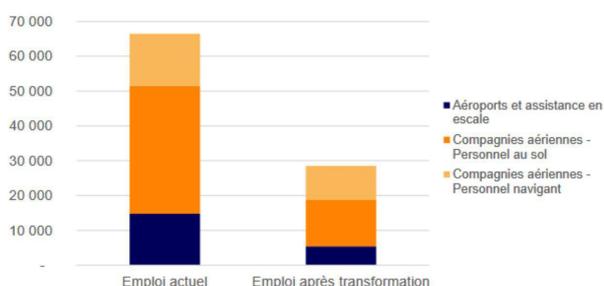


Figure 30 - Evolution de l'emploi du transport aérien

Dans un contexte d'urgence climatique où il est indispensable de réduire l'usage de l'avion (avec une législation de plus en plus contraignante) et de crise sanitaire qui met à mal le secteur en entier, miser sur l'aéronautique à long terme est **un investissement très risqué** !

<sup>31</sup> La Nouvelle République, [L'aérodrome de Blois-Le Breuil cherche à se développer](#), 16/11/2019

<sup>32</sup> L'Usine Nouvelle, [La crise du Covid a fait plonger de 30% l'activité aéronautique française en 2020, selon le Gifas](#), 13/04/2021

<sup>33</sup> Les Echos, [La crise a stoppé net les cessions de participations de l'Etat](#), 28/09/2020

<sup>34</sup> Le Figaro, [Pertes «massives» pour des aéroports européens déjà très endettés](#), 26/10/2021

<sup>35</sup> The Shift Project, Rapport intermédiaire Décembre 2021, [L'emploi et la transition bas carbone](#)

Le segment des **voyages d'affaires** qui n'a plus la côte

Le Président de la CALI a affirmé que le développement de cet aéroport était une promesse à CEVA qui l'utilise pour le déplacement de ses cadres. Ces déplacements sont pourtant voués à diminuer drastiquement, 20% d'entre eux ne devraient pas reprendre après la crise sanitaire<sup>36</sup>. En effet, suite au COVID, le télétravail s'est normalisé, et en parallèle, les entreprises sont de plus en plus soucieuses de leur image environnementale et développent des politiques RSE qui limitent les déplacements<sup>37</sup>. Les voyages les plus émetteurs en CO2 seront **limités en priorité** : ceux en avion et a fortiori ceux en jets privés.

**Très peu d'emplois** créés

L'emploi n'est pas le moteur de ce projet. **Seuls 2 emplois** seront créés pour l'aéroport en lui-même. Des emplois supplémentaires sont prévus pour la zone d'activité économique qui financera l'aéroport.

La retombée des emplois indirects sera très faible, il n'est aucunement démontré que le tourisme d'ultra luxe crée un nombre d'emplois significatifs et pérennes sur le territoire.

Des projets surdimensionnés **risqués financièrement**

Les grands projets des collectivités sont connus pour dépasser **très largement** leurs budgets. La Calinésie a ainsi été épinglée par la cour des comptes<sup>38</sup> dont le budget final a dépassé de 40% le budget initialement prévu ! Il est donc peu probable que l'enveloppe des 2,6M€ de travaux soit respectée.

Ce risque est renforcé dans un contexte post COVID de **crise de la logistique** et des matières premières avec de fortes augmentations des coûts.



## **Mobilité**

C'est vous qui le dites...

**Région** : "La mobilité se place ainsi au cœur des enjeux de développement durable des territoires, entre exigences environnementales, sociales et économiques. Le report modal vers les transports collectifs, ou les modes actifs, est donc un enjeu primordial de la transition écologique."<sup>39</sup>

**CALI** : La CALI est un territoire à énergie positive pour la croissance verte.

"la promotion de nouvelles formes de mobilité en interne et sur le territoire avec l'acquisition de véhicules propres (électriques ou hybrides) en renouvellement de la flotte actuelle afin de faire preuve d'exemplarité et d'en promouvoir l'usage, la promotion du covoiturage avec le déploiement

<sup>36</sup> La Dépêche, [D'après une étude, les voyages d'affaires ne reprendront jamais leur rythme d'avant pandémie](#), 04/08/2021

<sup>37</sup> Déplacements pros, [Dossier des Échos : perspectives contrastées pour le voyage d'affaires](#), 25/08/2021

<sup>38</sup> Sud-Ouest, "Cour des comptes : consultants, centres nautiques... certaines dépenses des collectivités pointées du doigt", 23/11/2021

<sup>39</sup> [Site web](#) de la Région Nouvelle-Aquitaine

de places de stationnement réservées à cette pratique et le soutien à l'implantation d'espaces de coworking à Libourne et Coutras en complément du site existant de Pomerol”

**Grand Libournais** : “Vers un schéma de mobilité durable, puis une Autorité Organisatrice des Transports (AOT) à l'échelle du Grand Libournais.”

Et pourtant...

De **bonnes infrastructures** existantes

Le territoire est investi dans la mobilité durable. Au niveau local, la CALI fait partie des collectivités pionnières qui ont développé la gratuité des transports en commun.

Sur les transports inter-régions grande distance, le train apparaît aujourd'hui comme l'alternative durable à développer. Notre territoire est relié à Paris par le train, avec notamment un arrêt TGV à Libourne. La LGV relie Bordeaux à Paris en 2h10, des milliards d'argent public ont été investis dans ces travaux. Pour les trajets province-province, la CALI soutient aujourd'hui le développement de la ligne Bordeaux-Lyon par une participation à la coopérative ferroviaire Railcoop.

Ces politiques sont remarquables et il semble essentiel de **poursuivre** dans cette voie et de continuer le soutien aux projets ferroviaires pour les trajets longue distance.

Un projet **incompatible** avec la mobilité durable

Quant à lui, l'avion est une solution de mobilité extrêmement émettrice de gaz à effet de serre puisqu'il émet 50 fois plus de CO<sub>2</sub> que le TGV. Pour les jets privés, il faut multiplier ce chiffre par 10, **ils émettent 500 fois plus de CO<sub>2</sub> que l'alternative ferroviaire** ! Il semble donc insensé de développer ce secteur et ce, d'autant plus quand il existe déjà des infrastructures proches.<sup>40</sup> A chaque fois qu'un jet privé décolle, cela revient à **annuler les efforts de plus de 2200 personnes**<sup>41</sup> qui ont eu l'initiative de prendre le bus !

Nous encourageons donc les élu-e-s à poursuivre le développement de la mobilité durable sur le territoire et à abandonner ce projet qui viendrait annuler tous les efforts déjà entrepris.



## **Nuisances sonores et santé**

C'est vous qui le dites...

**Grand Saint-Emilionnais** : “Accompagner les populations sédentaires à accéder à un environnement favorable pour leur santé et leur bien être.”

<sup>40</sup> L'aéroport de Mérignac est à 50 kilomètres. Il existe par ailleurs aussi un aérodrome à Bergerac qui est déjà sous exploité situé à 45mn de voiture (sans bouchons).

<sup>41</sup> Hypothèses : trajet en bus de 10km. Empreinte carbone d'un trajet de 10km : 1,9kgCO<sub>2</sub> en voiture, 1kgCO<sub>2</sub> en bus (source ADEME <https://monimpacttransport.fr/>) > économie de 0,9kgCO<sub>2</sub>/personne. 0,9\*2200 = 1980kgCO<sub>2</sub>  
Trajet en jet privé d'1h > 2tCO<sub>2</sub>





## Un projet insoutenable socialement

### L'avion, un mode de transport **inégalitaire**

Les déplacements en avion se sont partiellement démocratisés dans les dernières décennies. Cependant, cette apparence est trompeuse : l'avion reste le moyen de transport le plus inégalitaire qui soit : 50% de la pollution générée est le fait de 1% de voyageurs très réguliers<sup>46</sup> et 70% à 80% des humains n'ont jamais pris l'avion<sup>47</sup>. Avec l'augmentation des prix du pétrole qui commence, cet effet d'inégalité ne devrait que croître.

Si on se concentre un peu plus sur les jets privés, ces statistiques deviennent insensées et indécentes. En 2019, il y avait 4600 jets privés<sup>48</sup> dans le monde entier ! On parle donc des **quelques personnes les plus riches au monde !**

### De l'argent public pour les **ultra-riches**

Même à l'échelle de notre territoire, valider ce projet d'aéroport serait un choix politique en faveur des plus favorisés : il permettrait à des hommes d'affaires et des personnes **fortunées** d'accéder rapidement à notre territoire sans apporter la moindre amélioration à nos concitoyens qui chaque jour empruntent la voiture, le train, le vélo. Ce sont ces modes de transports accessibles à tous qui devraient être notre priorité aujourd'hui.

Entre l'achat et l'extension de l'aérodrome, ce sont 4.6 Millions d'euros d'argent public qui seraient offerts en subvention à un groupe de personnes **ultra-riches**. Cela revient à donner une **subvention nette de 1 500€<sup>49</sup>** à chaque jet privé qui atterrit aux Artigues-de-Lussac.

Les habitant-e-s de ce territoire sont en droit d'exiger la preuve que les quelques passagers de chacun de ces avions vont générer 1500€ de bénéfices, c'est-à-dire **dépenser plus de 7 000€<sup>50</sup>** auprès de petites et moyennes entreprises locales le temps de leur passage.

Cet équipement appartient pour le moment au privé, comment justifier que les déplacements en jets privés des cadres de ces entreprises soient payés par les impôts des habitant-e-s, au détriment de leur santé et de leur qualité de vie future ?

Dans un **territoire marqué par la précarité<sup>51,52</sup>**, il semblerait plus adéquat de réaliser des investissements qui bénéficient directement aux habitant-e-s.

Le domaine du Maine Pommier doit par exemple être vendu à des investisseurs également pour du tourisme de luxe alors qu'il aurait pu être mis à disposition du territoire.

<sup>46</sup> Global Environmental Change, [The global scale, distribution and growth of aviation: Implications for climate change](#)

<sup>47</sup> CNBC, [Boeing CEO: Over 80% of the world has never taken a flight. We're leveraging that for growth](#)

<sup>48</sup> RTL, [Jets privés : ils vont quasiment doubler dans les 10 prochaines années](#), 31/10/19

<sup>49</sup> Nous avons vu plus tôt que les 4.6 millions d'argent ne seront pas remboursés par le fonctionnement. A raison de 300 jets/an pendant 10 ans, cela fait  $4.6M/3000jets = 1500€/jet$

<sup>50</sup> Hypothèse d'une marge de 20%

<sup>51</sup> Livre blanc des territoires Girondins, 2015

<sup>52</sup> Ixchel Delaporte, *Les raisins de la misère*, 2018

“Faites ce que je dis, pas ce que je fais”, le **scandale** des jets privés

Comme précisé précédemment, les trajets en avions commerciaux sont aujourd'hui interdits s'il existe une alternative ferroviaire de moins de 2h30. Or, l'aviation d'affaires n'est pas concernée par cette réglementation. Cela veut donc dire que, dès lors que nous sommes assez riches pour voyager en jets privés, **nous ne sommes plus soumis aux mêmes obligations** qu'un citoyen lambda. **L'injustice** est encore plus criante quand on rappelle que les jets privés polluent 10 à 40 fois plus que les avions commerciaux interdits et qu'il est demandé à chaque habitant de faire des efforts pour réduire son impact carbone.

D'un côté, le prix de l'essence explose et vient alourdir le budget de millions de français-e-s dépendants de ce carburant au quotidien (le monde rural est particulièrement impacté) alors que le kérosène des avions est très peu taxé. En effet, en France, le taux d'imposition du carburant des jets privés est 35 à 40 % inférieur à celui de l'essence, ce qui procure un **avantage fiscal aux personnes aisées** par rapport à celles voyageant en voiture ou en train.

Les politiques appellent par ailleurs ces citoyen-ne-s à changer de comportement pour des modes de vie plus écologiques et vertueux : déplacement doux, réduction des déchets, restauration responsable... Les projets portés et soutenus par les élus de la CALI et du Grand Saint Emilionnais sont nombreux et les injonctions ne manquent pas. Et d'un autre côté, l'argent serait massivement investi par les mêmes élus pour les déplacements ultra polluants des ultra riches ?

Il est urgent de stopper ce projet **indécent** ! Si un tel projet continuait à être défendu, dans un territoire marqué par la précarité et le mouvement des **gilets jaunes**, un mouvement populaire contre les élu-e-s en place serait attendu.



## **Une situation pas très claire avec CEVA...**

Philippe Buisson a affirmé dans la presse que ce projet d'aérodrome était une promesse à CEVA, entreprise dont le siège est à Libourne. Or, le PDG de CEVA est précisément le **président de la délégation libournaise de la CCI** à qui doit être racheté l'équipement : Marc Prikazsky.

Voici donc notre lecture des faits : l'entreprise a besoin d'un aérodrome rénové. L'aérodrome n'étant pas rentable (et encore moins avec les travaux), elle refuse de faire les investissements nécessaires via la CCI et demande aux pouvoirs publics de le racheter avec un chantage à l'emploi à la clé. Le prix est ainsi "négocié" entre la CCI et les collectivités !



## **Un déni de démocratie**

Philippe Buisson a annoncé l'extension de l'aérodrome dans la presse en septembre dernier. Or, les élu-e-s de la CALI n'étaient eux-mêmes pas au courant de ce projet ! A ce jour, **aucune information officielle** ne leur est parvenue.

De nombreuses compétences ont été transférées des communes aux communautés de communes. Or, les décisions prises à l'échelle des CdC sont très peu discutées avec les citoyen-ne-s. Il est

d'ailleurs à noter qu'au moment des élections municipales, aucun programme des compétences de l'intercommunalité n'était discuté. Cette situation entraîne un véritable **déficit démocratique**<sup>53</sup>.

Au vu de l'importance sociétale de ce projet, il est indispensable qu'il fasse l'objet d'un réel débat démocratique public, que ce soit au niveau des intercommunalités ou dans chaque commune.



## L'illusion de l'avion vert

### Efficacité énergétique : des progrès insuffisants

L'utilisation de nouvelles technologies pour les nouveaux modèles d'avions devrait permettre des gains d'efficacité de 1,5 % par an<sup>54</sup>. Toutefois, ces gains d'efficacité permettent de baisser les prix et encourageant donc encore plus les gens à prendre l'avion. Sachant que le secteur aérien prévoit un taux de croissance annuel de 4% et que ces dernières années le taux de croissance annuelle avoisinait les 7%<sup>55</sup>, les économies apportées par les gains d'efficacité énergétique ne jouent **qu'à la marge**.

### Les agro ou biocarburants : une alternative problématique

Le secteur prévoit de remplacer une partie du kérosène fossile par des biocarburants<sup>56</sup>. Cela fait plus de dix ans qu'il promet d'augmenter la production de biocarburants sans que cela ne se concrétise. Aujourd'hui, les biocarburants représentent moins de 0,01 %<sup>57</sup> de tout le carburant utilisé dans le transport aérien. C'est très peu – mais c'est plutôt une bonne nouvelle. Bien que le secteur dise qu'il n'utilisera que des biocarburants de 2ème génération fabriqués à partir de déchets, le recours à des agrocarburants de 1ère génération issus de cultures n'est pas exclu. Or il a été démontré qu'ils ont des **incidences environnementales et sociales graves**, telles que la perte de biodiversité, la hausse des prix des denrées alimentaires et des pénuries d'eau. L'huile de palme est considérée comme l'option la plus viable, bien qu'une étude de la Commission européenne<sup>58</sup> ait conclu que les biocarburants à base d'huile de palme émettent au moins trois fois plus de gaz à effet de serre que les combustibles fossiles qu'ils remplacent<sup>59</sup>.

### L'avion solaire ou à hydrogène

Enfin, le secteur aérien promet régulièrement des révolutions technologiques impressionnantes. L'avion solaire par exemple est un **mirage** : les modèles expérimentaux parviennent difficilement à faire voler une seule personne, sur des distances modérées et par beau temps. Aucun plan n'existe pour créer un avion solaire commercial, même à long terme.

Quant à l'hydrogène, il ne s'agit pas d'une source d'énergie mais d'un vecteur. Aujourd'hui l'immense majorité de l'hydrogène dans le monde et en France est produit à partir de combustibles fossiles

<sup>53</sup> Fabien Desage et David Guéranger, *L'intercommunalité ou les promesses déçues de la démocratie locale*, 2011

<sup>54</sup> [Source SAFRAN](#) illustrant le rapport au Sénat "Sur les perspectives d'évolution de l'aviation civile à l'horizon 2040", M. Roland COURTEAU, 2013

<sup>55</sup> ICAO, [statistiques du transport aérien en 2019](#)

<sup>56</sup> Aviation Benefits Beyond Borders, [Fact sheet 14: Pathways to aviation decarbonisation](#), 2021

<sup>57</sup> NewScientist, [The aviation industry has a plan to make planes green. It won't work](#), 2020

<sup>58</sup> European Federation for Transport and Environment, ["7 facts about palm oil biodiesel"](#), 2021

<sup>59</sup> Précisons qu'à ce jour les ressources nécessaires à la production d'agrocarburants de deuxième génération sont très insuffisantes. Enfin, les biocarburants ne réduiraient que partiellement les émissions autres que de CO2, qui représentent une grande partie de l'impact climatique de l'aviation.

(pétrole, gaz, charbon)... Même si un jour l'utilisation d'hydrogène devenait possible dans l'aviation (ce qui est très loin d'être certain), encore faudrait-il être capable d'en **produire** de façon propre.

En conclusion, **l'avion vert est un mythe** consistant à nous enjoindre de fermer les yeux en toute bonne conscience en attendant l'arrivée de technologies miraculeuses qui rendraient les transports aériens propres.



## Un projet risqué politiquement

Des projets **abandonnés** suite à des mobilisations citoyennes

Les extensions ou la création de nouveaux aéroports font aujourd'hui systématiquement face à des oppositions citoyennes. Organisées, ces luttes mènent de plus en plus souvent à des abandons de ces projets. Ainsi, des projets ambitieux ont été arrêtés : l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, l'aérodrome de jets privés d'Andorre ou encore l'extension de l'Aéroport Charles de Gaulle avec le Terminal T4 à Roissy.

Le projet d'extension de l'aérodrome des Artigues de Lussac comporte de **nombreuses similitudes** avec ces projets avortés. Il est donc probable qu'il conduise à une **mobilisation du même type**.

Une **justice** qui reconnaît l'urgence climatique

Ces derniers mois et à plusieurs reprises, la justice s'est positionnée du côté du climat face à l'Etat ou à des élu-e-s. Ainsi dans le cadre de l'Affaire du Siècle, **l'État a été condamné** pour inaction climatique, il doit maintenant "réparer le préjudice" dont il est responsable<sup>60</sup>.

La Justice a par ailleurs relaxé des militant-e-s climat, que ce soit dans le cadre des décrocheurs des portraits de Macron<sup>61</sup>, de l'irruption de militants sur le Tarmac de Roissy<sup>62</sup> ou encore avec l'avion repeint en vert<sup>63</sup>. La situation est tellement grave que **la justice légitime l'usage de la désobéissance civile** (et donc l'infraction à ses propres lois) !

Il est probable que les **procès** pour inaction ou même crime climatique se multiplient face à tous les grands projets inutiles et climaticides.

Un projet qui suscite déjà **l'ire des riverain-e-s**

Des travaux d'installation d'éclairage de la piste ont été réalisés sans aucune enquête publique. Les riverain-e-s en sont **mécontents** et ne laisseront pas de nouveaux travaux se réaliser sans recours. Une **enquête publique** sera donc nécessaire et au vu des enjeux financiers et environnementaux, le périmètre de consultation sera large. Il est donc probable qu'après achat de cet aérodrome, les travaux n'aient jamais lieu.

<sup>60</sup> Le Monde, [« L'affaire du siècle » : la justice ordonne au gouvernement de « réparer le préjudice écologique » dont il est responsable](#), 14/10/21

<sup>61</sup> Le Parisien, [Vols de portraits de Macron : quand la justice légitime l'action des décrocheurs](#), 16/09/19

<sup>62</sup> Ouest France, [Intrusion sur le tarmac de Roissy : relaxe pour les activistes du climat](#), 12/11/2021

<sup>63</sup> Libération, [Procès d'activistes Greenpeace : «Le tribunal a reconnu qu'on avait violé nos droits»](#), 04/11/2021



## Les risques encourus

Les conséquences du changement climatique se font **déjà ressentir** sur notre territoire. Les rapports AcclimaTerra commandés par la Région permettent d'en comprendre dans le détail les conséquences attendues et comment les limiter et les anticiper<sup>64,65</sup>.

Ils permettent de bien comprendre à la fois les **risques environnementaux** pour le territoire, mais aussi les **enjeux sociaux** de la mise en œuvre d'une transition écologique juste.

Voici quelques rappels quant à la situation en Nouvelle-Aquitaine :

- En valeur moyenne par habitant, la **pollution atmosphérique** en Nouvelle-Aquitaine est plus élevée qu'en France, notamment au niveau des particules, du dioxyde d'azote et de l'ammoniacque.<sup>65</sup>
- **Diminution de la disponibilité en eau** douce de surface et retombées sur la qualité de ces eaux.<sup>65</sup>
- À l'horizon 2050, un **recul moyen du trait de côte** du littoral sableux Landes/Gironde est estimé à 65 m et à plusieurs centaines de mètres le long des secteurs déjà les plus mobiles.<sup>65</sup>
- Entre 1960 et 2018, en Gironde, la hausse est d'environ 1,92 °C, soit **plus que le seuil de réchauffement global à ne pas dépasser** à l'échelle planétaire, selon le GIEC.<sup>66</sup>

Plus largement, dans le monde, ce qui va arriver d'ici 2050 :

- 74% de la population mondiale sera soumise à des **canicules mortelles** (durant plus de 20 jours)
- 200 à 700 millions de **réfugiés climatiques**
- **plus d'un million d'espèces** seront menacées<sup>67</sup>
- l'**augmentation du niveau des mers** va s'accélérer, la calotte polaire du Groënland est perdue et la vitesse de fonte des glaciers double tous les 20 ans
- le **dégel des permafrosts** et le franchissement de plusieurs **seuils** géophysiques auront des effets d'accélération impossibles à prédire aujourd'hui

**Les conséquences d'actions néfastes pour le climat seraient terribles pour notre région.**

<sup>64</sup> Le Treut, H. "[Les impacts du changement climatique en Aquitaine : un état des lieux scientifique.](#)" Pessac : Presses Universitaires de Bordeaux : LGPA-Editions, 2013, 365 p. (Dynamiques environnementales, HS 2013).

<sup>65</sup> AcclimaTerra, Comité Scientifique Régional sur le Changement Climatique, "[Anticiper les changements climatiques en Nouvelle-Aquitaine. \(Pour agir dans les territoires.\)](#)", 2018

<sup>66</sup> Rue89Bordeaux, "[Réchauffement climatique à Bordeaux et en Gironde : prenez la température de votre commune](#)", 2021, à partir de données COPERNICUS-ECMWF "[JERRA regional reanalysis for Europe on single levels from 1961 to 2019](#)", 2019

<sup>67</sup> IPBES, "[Résumé à l'intention des décideurs du rapport de l'évaluation mondiale de l'IPBES de la biodiversité et des services écosystémiques](#)", 2019

# Faites vivre la démocratie

Quelle que soit votre position sur le sujet, vous avez le **devoir d'organiser l'information et le débat** auprès de vos concitoyens. Afin de garantir la bonne santé démocratique de notre territoire, il est indispensable que des **informations claires et transparentes** soient partagées avec tous·tes.

## Avec nous, dites NON à ce projet

Lors du vote prochain, probablement en mai 2022, vous serez appelé·e à vous exprimer sur la création ou non du syndicat chargé du développement de l'aérodrome des Artigues-de-Lussac. Vous serez donc appelé·e à vous exprimer **sur le lancement de ce projet**.

Voter pour la création du syndicat parce que l'opportunité d'une nouvelle zone économique se présente serait une erreur, en effet toutes les études menées associent le projet d'extension de l'aérodrome avec le projet de création de zone d'activité économique. Si le projet de zone économique était retenu seul, de nouvelles études devraient être produites pour retravailler le projet en profondeur et qu'il soit crédible : **on n'achète pas un aérodrome pour ne pas y faire voler d'avions !**

Vous, élu·e, avez le pouvoir d'impacter, pour le meilleur ou pour le pire, la vie de ceux et celles que vous représentez. Choisissez le premier en votant **CONTRE** cette création de syndicat.

**En votant contre**, vous défendez **l'intérêt général**.

**En votant contre**, vous évitez le lancement d'un projet à l'**équilibre économique** plus que **fragile**.

**En votant contre**, vous respectez vos promesses et engagements en faveur d'un **développement durable** de nos territoires.

**En votant contre**, vous protégez la **santé** des habitants du territoire.

**En votant contre**, vous favorisez le **vivre ensemble** en économisant 6 Millions d'euros que vous pourrez **investir** ailleurs.

**En votant contre**, vous **empêchez une perte économique** forte aux familles vivant dans le hameau des Chapelles et les villages environnants (Les Artigues de Lussac, St Denis de Pile, Abzac Montagne, Lussac).

**En votant contre**, vous favorisez la **cohésion sociale** et épargnez à votre territoire les troubles sociaux inhérents à ces projets.

**En votant contre**, vous refusez un projet pensé **en dehors du processus démocratique**.

**En votant contre**, vous **donnez une chance aux jeunes** et futures générations de vivre sur une planète, un pays, une région et un département **vivables**.

Vous, élu·e, avez été choisi·e pour représenter les citoyen·ne·s de notre territoire. Vous êtes garant·e de l'intérêt général et lavez la responsabilité de faire des choix impactants pour l'avenir de vos concitoyen·ne·s.

Au nom de toutes ces raisons, ces principes et ces pouvoirs, **DITES NON** à ce projet en **VOTANT CONTRE** la création de ce syndicat !

## Le collectif

Riverain·e-s de l'aérodrome, habitant·e-s de la CALI et du Grand Saint-Emilionnais, nous avons découvert par la presse le projet d'extension de l'aérodrome des Artigues-de-Lussac pour le transformer en aéroport de jets privés. Indigné·e-s par ce projet rétrograde, nous nous sommes réuni·e-s et avons lancé une pétition qui a réuni à ce jour plus de 6 500 signatures.

Vous pouvez nous retrouver et nous suivre à ces liens :

- Site web : [www.stopjetsprives.fr](http://www.stopjetsprives.fr)
- Pétition : <https://agir.greenvoice.fr/p/nonaeroportsaintemilionnais>
- Facebook : [Non à l'Aéroport du Saint-Emilionnais](#)
- Twitter : [@NonAeroportStEm](#)
- Mail : [contact@stopjetsprives.fr](mailto:contact@stopjetsprives.fr)

Nos soutiens : Biotope Festival, Collectif du Maine Pommier, Il est Encore Temps Bordeaux, Extinction Rebellion Bordeaux, ANVCOP21 Gironde, Youth For Climate Bordeaux

## Contre-projet

Au cours des prochaines semaines, nous allons réunir des acteurs du territoire (associations, riverain·e-s, syndicats, élu·e-s qui le souhaitent...) pour imaginer un ou des contre-projet(s) alternatifs. Afin de réussir la transition écologique et sociale à laquelle nous aspirons tou·te·s, il est essentiel d'investir des lieux dans lesquels pourront se développer des activités liées à l'agriculture et à l'alimentation, à l'éducation, au réemploi et à l'économie circulaire. Nous pouvons imaginer un projet qui bénéficiera réellement au territoire, à ses habitants et sera vraiment créateur d'emplois. Il est essentiel de flécher l'argent public vers les projets en lien avec l'adaptabilité et la résilience, permettant en somme la préparation du territoire aux catastrophes climatiques.

## Vous voulez en savoir plus sur le sujet ?

Voici une sélection de ressources :

- The Shift Project, "[Pourquoi voler en 2050](#)", 2021
- B&L Evolution, [Climat, pouvons-nous encore prendre l'avion ?](#)
- [Conférence Groupe E](#) - limites physiques de la transition
- ISAE-SUPAERO, [Référentiel Aviation et Climat](#), 2021
- [Assises de l'aviation](#) : Compte-rendus des conférence à Toulouse ([vidéo](#) ou [audio](#)) et [Paris](#)
- Rester sur Terre, [Le greenwashing du secteur aérien](#)
- [Dossier aviation](#) de l'Atecopol
- Bon Pote, [Pourquoi arrêter l'avion de devrait plus être un débat](#)

Nous remercions l'ensemble des personnes et organisations qui nous ont aidées à la rédaction de ce document, notamment le collectif Non au T4, Alternatiba Marseille et Stay Grounded.