

Contribution environnementale de l'UFCNA au grand débat national

L'UFCNA a vocation à fédérer les associations qui luttent contre les conséquences sanitaires néfastes (bruit et pollution atmosphériques) du développement du trafic aérien (aviation commerciale : passagers et fret, aviation militaire, aviation légère, aviation d'affaires, hélicoptères...) ; l'UFCNA regroupe 60 associations de riverains répartis en Ile de France et dans les autres régions , soit plus de 25 000 adhérents et quelques 8 millions de survolés

L'UFCNA rappelle ici les principes de sa charte de 2011 qui décrit ses grandes convictions

- L'UFCNA constate la dégradation constante des conditions de vie des personnes soumises aux nuisances sonores et atmosphériques des aéronefs.
- L'UFCNA prend acte des prévisions internationales soutenues par IATA, les constructeurs, Eurocontrol, ACAR, selon lesquelles le trafic aérien doublerait dans les 20 ans à venir.
- L'UFCNA exige un couvre feu de 8 heures consécutives sur tous les types d'aéroports ou d'aérodromes.
- L'UFCNA exige que l'Etat s'engage dans un programme national de réduction des nuisances et de réduction du nombre de personnes exposées à ces nuisances.
- L'UFCNA exige le plafonnement du nombre de mouvements, du nombre de tours de pistes et de leur durée, sur chaque aéroport, aérodrome et héliport ou hélistation.
- L'UFCNA exige l'application au trafic aérien du principe de pollueur-payeur dans le domaine des pollutions sonores et atmosphériques.
- L'UFCNA exige l'ouverture d'une réflexion sur le système aéroportuaire français du futur.

Constats de l'UFCNA et propositions

Pour les CCE :

L'UFCNA constate que les seules instances de concertation mises en place par l'ETAT sont les Commissions consultatives de l'environnement (CCE) qui sont censées faire dialoguer les 3 collèges (riverains, élus et professions aéronautiques) ; or , ces CCE fonctionnent au mieux comme une juxtaposition des avis différents sans convergence vers une reconnaissance commune d'actions , au pire comme une chambre d'enregistrement de décisions déjà prises ou un organe de communication au service du gestionnaire. Cette transformation des CCE a été recommandée par la commission parlementaire Benesti-Bouillon dans le rapport du 16 mars 2016 « Transformation de la CCE en CLNA (Commission pour la limitation des nuisances aériennes) pour les aérodromes avec des critères restrictifs de représentants vraiment concernés, assurant un équilibre entre ceux qui causent les nuisances ou les soutiennent avec leurs dissimulations, leur langue de bois, leurs propositions dérisoires montées en épingle et ceux qui ne peuvent que les subir sans aucun pouvoir ; un médiateur autre que le Préfet. »

L'aviation oubliée de la fiscalité, oubliée des accords de Paris, dispensée de toute contrainte

Est-il normal que le taux de TVA appliqué aux billets d'avions internationaux soit à 0%, que celui appliqué pour les vols intérieurs ou l'aviation d'affaire soit un taux réduit, au même titre qu'un produit de première nécessité ? Et le meilleur pour la fin, est-il normal que le transport international (de marchandise par bateaux, de personnes et de fret par avions) bénéficie d'un carburant exempt de toute taxe ?

Revenons un instant sur l'absence de taxation du kérosène en place depuis la convention de Chicago, qui a résulté de la création de l'OACI (Organisation de l'Aviation Civile Internationale) en

1944. Que dit l'article 24 de cette convention : « Le carburant... se trouvant dans un aéronef d'un État contractant à son arrivée sur le territoire d'un autre État contractant et s'y trouvant encore lors de son départ de ce territoire, sont exempts des droits de douane, frais de visite ou autres droits et redevances similaires imposés par l'État ou les autorités locales. » L'article précise bien le carburant se trouvant dans l'aéronef à son arrivée. Imaginez qu'avant de faire votre plein de carburant automobile, un inspecteur des redevances vienne vérifier la quantité d'essence restant à l'intérieur de votre réservoir, et vous fasse payer une taxe sur ce résidu de carburant. Sans doute, vous trouveriez ce procédé absurde et profondément injuste. Par contre la Convention de Chicago ne se prononce pas sur la taxation du carburant au moment de l'avitaillement de l'appareil. C'est pourtant sur une interprétation fallacieuse de cet article que le lobby aérien s'appuie pour refuser toute taxation du kérosène. Aucune convention n'empêche la taxation du kérosène. Plusieurs pays taxent déjà le carburéacteur pour les vols intérieurs : Allemagne, Suède, Suisse, Pays-Bas, États-Unis, Brésil, Japon.

En application du droit communautaire (Europe), des accords bilatéraux entre deux États membres peuvent être conclus pour taxer le kérosène. Envisager la taxation du kérosène en Europe pourrait être viable mais demande l'accord de tous les États membres.

Une fiscalité énergétique véritablement équitable exige donc de la part des pouvoirs publics de revoir les priorités. Si on permet à la couche la plus aisée de la population de pouvoir se payer des vacances au soleil à bon compte grâce à un carburant détaxé, il ne faut pas s'étonner que l'automobiliste qui n'a que sa voiture comme moyen de locomotion pour se rendre quotidiennement au travail trouve injuste la hausse du carburant, qui avait été envisagée par le présent gouvernement.

De même les riverains survolés en permanence par les jets privés de super nantis transportant moins de 2 personnes par vol sont dubitatifs devant les incitations au co-voiturage et à l'usage des transports en commun ou de leur vélo pour se rendre au travail. Une première action devrait être de supprimer ces privilèges abusifs.

Droit au sommeil de 8 millions de survolés

Est-il normal que plus de 10% de la population française n'aient pas le droit au même sommeil réparateur que les 90 autres pourcents ? Est-il normal que le secteur aérien puisse ne pas respecter les recommandations de l'OMS qui préconise 8 heures de sommeil dans une ambiance à moins de 30 dBA ?

L'État est-il conscient des dégâts considérables du bruit et de la pollution atmosphérique sur la santé des êtres humains alors que les autorités sanitaires ne cessent de lancer des cris d'alarme ?

La prétendue décroissance du bruit des avions

Si le bruit généré par les survols d'avion a bien fortement diminué entre 1970 et ses Caravelles (mais il y en avait peu) ou autres Concorde et 2000, les progrès actuels sont d'environ 0,1 dBA par an en moyenne. Si l'on sait que l'oreille humaine a peine à distinguer une différence de 3 dBA, cela signifie qu'il faudra 30 ans pour constater une amélioration ... ! Et les "remarquables progrès" acoustiques annoncés par les principaux constructeurs aéronautiques ne sont pas confirmés par les organismes officiels eux-mêmes (ADP, Bruitparif, etc.).

Les méthodes pour réduire les nuisances sonores

Plusieurs techniques ont été identifiées dans le monde pour atténuer l'impact sonore des passages d'avion : citons seulement l'optimisation des trajectoires, la descente continue, la sortie retardée des traînées. La Direction Générale de l'Aviation Civile met-elle en œuvre - et tout de suite - tous les moyens à sa disposition pour généraliser ces techniques ? Fait-elle preuve d'innovation de rupture en la matière ? L'État l'y contraint-elle au titre du respect de la santé des riverains ?

Le renouvellement des flottes d'avions

Les avions récents, par pure nécessité économique pour les opérateurs (et non par simple conscience environnementale ...), consomment moins de carburant. Que fait l'Etat pour encourager le renouvellement des flottes, quelles motivations, au moins pour les compagnies françaises ?

La rengaine exaspérante des emplois

Absurdité des emplois dits catalytiques !!! le Mythe du millier d'emploi pour un million de passager est largement obsolète (ce qui est bien reconnu par les aéroports – ACI – et les compagnies aériennes – IATA) et l'avancée des technologies et leur développement dans les aéroports entraînent une baisse des effectifs de 2% par an (chiffre donné par l'un des rapporteurs lors de la clôture des assises) Dans un rapport réalisé pour l'aéroport Roissy Charles-de-Gaulle, par le cabinet de conseil en stratégie BIPE, le groupe ADP annonce 1400 emplois créés par million de passagers ; des chiffres dénoncés par de nombreuses associations comme étant manipulés.

Dans un rapport réalisé par le même BIPE pour l'aéroport de Beauvais, les low-cost ont un ratio emploi quatre fois plus faible que les compagnies traditionnelles (236 emplois par million de passagers).

Un rapport du Centre international de recherche sur l'Environnement et le Développement (Cired) précise que le transport aérien crée deux fois moins d'emplois par euro dépensé, que la transition énergétique. Des chiffres à mettre en perspective avec la baisse des emplois chez Air France, la suppression de 12% des emplois à Orly en 20 ans par Aéroports de Paris (L'emploi à l'aéroport d'Orly : recensement 2013) et la dégradation manifeste de la qualité de l'emploi dans le secteur.

1 million de PAX n'est même plus de 1.000, et chez les low cost, est de moins de 400

Les épisodes (de plus en plus nombreux) de pollution atmosphérique importante

Les villes s'agitent dès qu'un épisode de pollution pointe le bout de son nez : des vignettes sont obligatoires pour les véhicules terrestres. Les décisions peuvent être prises d'un jour pour le lendemain ! A quand les vignettes pour les avions ? Pourquoi peuvent-ils continuer à polluer librement sachant que la pollution d'un décollage de Boeing 747 équivaut à celle de 160.000 km en Renault Clio ou autant qu'une demi-journée de périphérique parisien (à vérifier, je ne suis pas sûr des chiffres)

Pourquoi ne pas taxer les sièges vides ?

Bien que cela devienne de moins en moins fréquent (contraintes économiques obligent), il n'était pas rare de voir décoller des avions à moitié vide (la navette Orly-Toulouse est la championne). Pour restreindre cette absurdité, pourquoi ne pas imposer une taxe sur les sièges non occupés ? Certaines compagnies, et en priorité la major française, préféreraient faire voler un avion à moitié rempli plutôt que de perdre leur créneau horaire ... pourquoi ne pas adapter les règles ?

La guerre des prix et les gaz à effet de serre

Pourquoi est-il fréquent, pour un même parcours, de pouvoir acheter un billet d'avion jusqu'à trois fois moins cher qu'un billet de train alors que sur un Paris-Lyon, l'avion produira entre 20 et 60 fois plus de CO₂ par passager que le train (la guerre des chiffres est loin d'être close) ? Qui subventionne quoi, qui paie les taxes les plus élevées ? Pollueur = payeur ?

Selon la DGAC elle-même, un vol Paris-Zurich produira 89,9 kilos de CO₂ par passager, alors que le même parcours en TGV selon la SNCF en produira 2,1

Thématique Santé

L'UFCNA déplore que la santé des populations survolées ne soit pas au cœur des réflexions quand l'Etat et les pouvoirs publics prennent des décisions concernant le transport aérien.

Or les conséquences sanitaires négatives du bruit et de la pollution chimique liés au trafic aérien sont démontrées par de nombreuses études, tant françaises qu'à l'étranger. Cet impact sanitaire met les

citoyens survolés dans une situation d'inégalité de traitement par rapport aux autres citoyens français qui est inacceptable.

Ces atteintes à la santé engendrent par ailleurs un coût pour la société qui est non négligeable.

- Bruit :

L'étude DEBATS (Discussion sur les Effets du Bruit des Aéronefs) en cours de finalisation rappelle que le bruit du transport aérien est responsable de perturbations du sommeil, de troubles anxio-dépressifs, de maladies cardio-vasculaires, et d'une mortalité augmentée.

L'étude Bruitparif sur l'impact sanitaire du bruit des transports et la santé dans la zone dense de la région Ile-de-France¹ démontre que 1,6 million de personnes sont exposées au bruit aérien à un niveau supérieur au Lden 45². Ces personnes perdent jusqu'à 3 ans de vie en bonne santé rien qu'à cause du bruit des avions.

Le coût moyen du bruit sur la santé est estimé à 1 000€/an/ habitant en France. (Etude Le Coût social des pollutions sonores - CNB/ADEME - Ernst & Young - mai 2016)³. En zone de bruit aérien, il est supérieur à cette moyenne.

- Pollution chimique :

Les effets de la pollution chimique liée au moteur diesel sont maintenant bien connus, dénoncés, et tout est fait pour réduire ces émissions en ce qui concerne le transport routier.

Or rappelons que gazole et kérosène sont des carburants proches, et que la pollution chimique des avions est similaire à celle des voitures : les principaux polluants sont les oxydes d'azote, les particules fines et les composés organiques volatils. Ils génèrent des maladies respiratoires, cardio-vasculaires et des cancers.

Le coût moyen de la pollution sur la santé a été estimé à 1 500€/an/personne en France. (Rapport Pollution de l'air : le coût de l'inaction - Leïla Aïchi/Jean-François Husson - Juillet 2015)⁴
Il est urgent d'agir !

Pour toutes les raisons énoncées ci-dessus, l'UFCNA demande au gouvernement d'agir de toute urgence afin de réduire l'impact des nuisances aériennes par tous les moyens, particulièrement dans les zones à forte densité de population. Elle met à disposition ses propositions, transmises lors des Assises Nationales du Transport Aérien en 2018⁵.

Par ailleurs elle rappelle que la desserte aéroportuaire doit se concevoir au niveau national, en évitant au maximum d'impacter les populations, c'est une question de santé publique.

L'UFCNA demande que les pouvoirs publics renoncent aux techniques visant à donner l'illusion que les émissions autour des aéroports baissent alors qu'en réalité elles augmentent. L'État doit agir, fixer un cadre, imposer des actions concrètes, contrôler.

L'exemple de la mise en application de l'article 45 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte, concernant l'évaluation, pour les principaux aéroports français pour les émissions d'oxydes d'azote et autres polluants atmosphériques, met en évidence le

¹ <https://www.bruitparif.fr/pages/Actualites/2019-02-09%20Impacts%20sanitaires%20du%20bruit%20des%20transports%20dans%20la%20zone%20dense%20de%20la%20r%C3%A9gion%20%C3%8ELe-de-France/2019-02-09%20-%20Impacts%20sanitaires%20du%20bruit%20des%20transports%20dans%20la%20zone%20dense%20de%20la%20r%C3%A9gion%20Ile-de-France.pdf>

² Valeur-guide de l'OMS pour le bruit aérien, niveau de bruit à partir duquel les atteintes à la santé sont avérées (10 octobre 2018)

³ http://www.gamba-acoustique.fr/ressources/pdf/ADEME_CNB_CoutSocialDesPollutionsSonores_Rapport_20160504.pdf

⁴ <http://www.senat.fr/rap/r14-610-1/r14-610-11.pdf>

⁵ http://ufcna.eu/spip/IMG/pdf/assises_transport_aerien_ufcna_mesures_reduction_nuisances_doc_2.pdf

choix de l'État de faire croire à une baisse de la pollution plutôt que d'agir sur le terrain pour réduire effectivement cette pollution. C'est une pratique choquante, inique.

La méthode :

1°) seules les émissions au sol sont prises en compte en ignorant la partie en vol dans le cadre du cycle LTO (Landing and Take Off) défini par l'OACI pour caractériser les émissions des avions autour des aéroports. Cette norme est reconnue partout dans le monde, et rappelons que la vocation d'un aéroport est de faire décoller et atterrir des avions ! Par exemple, la partie en vol, pour les oxydes d'azote représente 53 % des émissions de l'aéroport d'Heathrow qui incluent les émissions au sol, roulage etc, mais aussi les routes d'accès

2°) Un critère d'évaluation a été imaginé qui consiste à diviser le volume total des émissions prises en compte (au sol seulement) pour les différents polluants, par le nombre d'unités de trafic (passagers ou tonnes de fret par an). C'est l'indicateur d'intensité d'émissions.

Ainsi, par exemple, si le trafic et les émissions réelles qui en découlent, augmentent de 20 % mais que le nombre de passagers croît de 50 % (avions plus gros, mieux remplis...), alors il sera possible de s'enorgueillir d'une baisse de la pollution de 20 %... Où est l'erreur ? Cette méthode est déjà utilisée par ADP qui a annoncé, dans un article récent du journal *Le Monde*, concernant le projet de terminal T4 à CDG une baisse des oxydes d'azote de 34 % dans le futur alors que le trafic va croître d'une manière très importante !

C'est une méthode fallacieuse qui permet de réduire les émissions sur le papier grâce à un décret, sans aucune action concrète dans le monde réel. Elle a été mise en place pour satisfaire le lobby des aéroports. C'est inacceptable.

Enfin l'ADEME a confirmé dans son bilan national publié au printemps 2018, le caractère fallacieux du système mis en place. Sans conséquence !

Comme l'ADEME, nous demandons que les bilans des émissions incluent l'intégralité des mouvements et des phases de vol ainsi que le trafic routier vers et depuis l'aérodrome (comme réalisé à Heathrow, graphe remis) et que ces émissions soient prises en compte en termes réels et non via un indicateur fallacieux d'intensité en divisant par le nombre de passagers etc...

L'article 45 et son décret d'application doivent être abrogés.

Le seul objectif doit être de faire baisser les émissions de polluants liés à l'activité des aéroports, en termes réels. Le rôle de l'État est de protéger la santé publique. Des centaines de milliers de personnes sont exposées chaque jour aux émissions polluantes du transport aérien. Et ces émissions s'ajoutent à toutes les autres et contribuent à la situation dégradée en France, mise en cause par l'Union Européenne.

Pour l'UFCNA

