

## Nuisances Aériennes : RESPECTEZ NOZAY !

(Association sans but lucratif, régie par la loi du 1/7/1901 et le décret du 16/8/1901 )  
 Siège social Mairie de Nozay – 91620 NOZAY - Site Internet : [www.narn91.fr](http://www.narn91.fr)  
 Contact : Isabelle REGNAULT (Présidente) 06 14 71 08 66 - Email [la.présidente@narn91.fr](mailto:la.présidente@narn91.fr)



## Bulletin d'information de Mai 2007

### → Séminaire à Bruxelles

Les 26 et 27 mars derniers, notre Association a été conviée par UECNA (Union Européenne contre les Nuisances Aériennes) pour la première fois à un colloque d'associations contre les nuisances aériennes en BELGIQUE et à un séminaire au Parlement Européen à Bruxelles concernant la diminution des émissions de polluants des avions.

Dix pays étaient présents à ces deux journées. La France était représentée par deux membres de l'UFCNA (Union Française contre les Nuisances Aériennes), un membre venant de LYON et deux membres du Bureau de notre Association.

Voici le compte rendu de cette manifestation.



### → Journée des associations européennes, 26 mars



La cible prioritaire du lobbying des associations doit maintenant se concentrer sur **les vols courte distance** (inférieurs à 500 km, voire 800 km) qui sont les plus polluants et les moins justifiables du point de vue environnemental puisque d'autres moyens de transport sont possibles sur ces distances.

Ex : Heathrow : **45%** des vols sont des vols courte distance intra-européens. Pour **les 10 destinations principales** qui sont desservies aussi par le train, l'association anglaise HACAN a fait le calcul des distances et des durées de trajet par avion (en comptant le délai d'enregistrement) et par train.

➔ lien : <http://www.hacan.org.uk/resources/reports/short.haul.flights.clogging.up.heathrows.runways.pdf>

➔ Il serait utile que ce travail soit fait pour chaque aéroport.

Pour de nombreux aéroports régionaux, les problèmes de nuisances n'ont commencé qu'avec l'arrivée des « low-cost », principalement Easy Jet et Ryanair (ex : Bâle)

Il faut pousser les gouvernements à améliorer et développer sur ces trajets et ces distances **l'offre de connexions ferroviaires** d'une **durée raisonnable** et à **prix abordable**.

#### - Fiscalité :

Pour rappel : il n'y a pas actuellement de taxes sur le kérosène, ni de TVA sur les billets d'avion (même pas au sein de l'UE), et dans certains pays il n'existe pas d'indemnisation des riverains pour les nuisances sonores. Il s'agit donc de **subventions cachées** au secteur du transport aérien, **aux dépens des budgets nationaux**. A quoi s'ajoutent les subventions directes (infrastructure aéroportuaire, par ex.).

Remarque : **les prix des billets sur les compagnies aériennes régulières sont inférieurs de 30% aux prix d'il y a 30 ans**. Des études démontrent que ce sont les citoyens les plus aisés qui prennent l'avion plus souvent qu'avant et que les citoyens les plus défavorisés ne voyagent pour ainsi dire jamais en avion (**mythe de la démocratisation du transport aérien**). Il s'agit donc d'un abattement fiscal déguisé au profit des classes aisées de la population.

**L'inclusion du transport aérien dans le système d'échange de quotas d'émissions de gaz à effet de serre (GES)** aura un impact limité (quelques euros en plus sur le prix des billets), surtout si le transport aérien se retrouve inclus dans le même système que les autres sources d'émissions

(industrie, autres modes de transport, chauffage domestique, etc.). Très déterminés à continuer à se développer, les compagnies aériennes et les aéroports risquent de faire pression sur ces autres sources pour s'approprier des quotas supplémentaires, au risque de faire sauter le plafond général du système (« cap »). L'inclusion dans ce système est une formule qui arrangerait bien le secteur aéronautique. Les citoyens ne doivent pas se laisser duper et d'autres formes de fiscalité doivent être exigées en plus.

**Une (éco)taxe (fixe) sur le billet** est une meilleure approche (vient d'être introduite aux Pays-Bas). C'est mieux que la TVA, dont le montant varie en fonction du prix de base, et comme le prix des billets est parfois très bas...

**La taxation du kérosène** est absolument indispensable (et logique sur le plan fiscal et économique), et la Convention de Chicago de 1944 (instituant l'OACI) ne constitue plus un obstacle (suite aux récents accords « Open Skies » entre les USA et l'UE). Cette taxation peut se faire **dans le cadre d'accords bilatéraux entre deux Etats**. Idéalement il faudrait que petit à petit des Etats membres commencent à taxer le kérosène dans le cadre d'accords bilatéraux (comme la Norvège, les Pays-Bas et la Suisse), de manière à faire tache d'huile dans l'UE (le R-U et la France y songent sérieusement). Il ne faut pas trop compter sur une approche « top-down » de la part des institutions européennes. Aux citoyens de mettre la pression sur les gouvernements.

Une taxe au profit de la lutte contre la pauvreté en Afrique est peu utile, vu que le nombre de vols à destination de l'Afrique est peu élevé.

Taxes environnementales : existent dans certains pays (Suisse, Suède et 2 aéroports au R-U), mais ont eu peu d'impact à ce jour sur la pollution locale.

#### - **Bruit :**

En ce qui concerne les nuisances sonores des avions, la situation se dégrade partout. Le nombre de personnes exposées à des niveaux de bruit gênants ne cesse d'augmenter autour des aéroports (élargissement des contours de bruit). Il n'y a pas que le bruit des décollages et des atterrissages qui pose problème, il y a aussi **le bruit au sol** et le problème des **vibrations**.

Il ressort de réunions de l'OACI qu'il n'y a pas eu de grandes avancées en matière de nuisances sonores des avions ces dernières années. L'expansion exponentielle du transport aérien a eu pour effet d' « annuler » les améliorations techniques apportées aux aéronefs en matière de bruit. Les améliorations techniques apportées aux aéronefs rendent ceux-ci plus coûteux, ce qui n'incite pas les compagnies aériennes à renouveler leur flotte.

Il y a un **conflit technique** entre la diminution du bruit émis par les avions, d'une part, et la diminution de la consommation de kérosène et la diminution des émissions de CO2 des avions, d'autre part.

En 2007 démarre la révision de la directive européenne Bruit 2002/49 : il convient de faire pression sur les Etats membres et les institutions européennes pour y inclure des **objectifs chiffrés** et plus particulièrement **les recommandations OMS en matière de bruit** (45 LAeq sur l'oreiller la nuit), ce qui est incompatible avec les vols de nuit.

#### - **Fret aérien :**

Il peut être intéressant de prendre contact avec des **associations paysannes** et de démarrer des campagnes comme la **pétition « Avion Rouge »** en Belgique, qui vise à sensibiliser les citoyens et les décideurs politiques au coût environnemental (et socio-économique) de l'importation par avion de denrées alimentaires (hors saison) produites dans des contrées lointaines.

➔ lien : <http://avionrouge.blogspot.com/>

#### - **Pollution atmosphérique :**

Il est probable que les niveaux de pollution autorisés (qui deviendront contraignants à l'échelon européen en 2010) sont régulièrement dépassés autour d'aéroports comme Heathrow, Roissy C-D-G, Francfort et Schiphol. Présentation du logiciel (très impressionnant) de DFLD (Deutsche Fluglärmdeinst - DFLD eV) pour visualiser les données produites par les sonomètres. Une présentation a été faite récemment aux associations autour de Roissy CDG.

On constate qu'un peu partout dans l'UE les associations de riverains se dotent de plus en plus de **leurs propres sonomètres** pour éviter de dépendre des pouvoirs publics pour obtenir des mesures de bruit. D'où l'intérêt d'un logiciel comme celui de DFLD,

- Atelier **Actions de visibilité** : discussion sur les actions (non-violentes) entreprises, entre autres, au R-U, aux Pays-Bas et en Grèce.(cf. ACTION DAY)
- Atelier **Vols de nuit** : Sur les quelque 72 grands aéroports européens, seuls **une douzaine** posent de gros problèmes de gêne sonore la nuit. La Commission semblerait disposée à prendre des **mesures spécifiques** pour ces aéroports généralement situés en milieu fortement urbanisé.

L'objectif visé par les associations doit être **une plage de tranquillité de 8 heures** (horaires variables selon les pays) en commençant par obtenir **des plages plus courtes** et en grappillant ensuite du temps supplémentaire.



➔ Lien :  
<http://www.dfld.de/DFLD/index.html>

## EUROPEAN ACTION DAY - Journées d'action 16-17

juin :  
Idées

- Actions « en tandem » entre les aéroports qui ont un nombre important de liaisons. Ex : Heathrow & Roissy C-D-G, projet : course entre les 2 avec plusieurs modes de transport différents (avion, train, voiture), billets Eurostar à gagner, etc. Autre ex : Luton & Bâle connectés par Easyjet.

Achat d'une page de pub dans les journaux du 16 juin : risque d'être trop cher.

Campagne "Do travel, (but) slowly" ("Voyagez, mais doucement").

Stickers de sensibilisation à surcoller sur les affiches de promotion des compagnies aériennes.

Toutes autres idées bienvenues !

- Atelier Aviation légère. Une pétition a été introduite auprès des institutions européennes pour imposer des **silencieux** sur les appareils (comme en Allemagne) et des **plages de calme** en soirée et le w-e. La pétition a été jugée recevable, mais elle semble au point mort pour l'instant. Le groupe de pression Transport & Environment (T & E) va essayer de donner un coup de pouce.

- L' ONG « Bankwatch » a étudié les investissements de la Banque européenne d'investissement (BEI). La BEI a investi 16 milliards d'euros dans le transport aérien de 1996 à 2005 et ne colle pas du tout aux priorités fixées par le **Livre blanc sur les transports** de la Commission européenne.

→Liens : <http://www.bankwatch.org/>

→ Il est urgent d'écrire à ce sujet à **Philippe Maystadt** (président) et à **Didier Reynders** (représentant la Belgique auprès de la BEI en tant que ministre des finances) pour demander qu'il soit mis fin à ces investissements non durables (mais qui continuent encore).

## → Journée au Parlement européen, 27 mars

Réunion assez technique réunissant des parlementaires européens, des associations et des représentants du secteur aéronautique, où ont été abordés le calcul des « permis de polluer » (ETS : quotas d'émissions de Gaz à effets de serre), le calcul des émissions de GES, l'impact économique du secteur aéronautique, le travail à venir au sein du Parlement européen et de la Commission européenne.



### Réflexions intéressantes :

Il est urgent de ne pas laisser s'installer des **modes de vie liés à l'avion bon marché** qui ne sont pas tenables à long terme du point de vue environnemental mais qu'il sera très difficile de renverser.

Ex : résidences secondaires lointaines, mini-city-trips en avion, etc.

En ce qui concerne l'emploi :

- le nombre d'emplois **indirects** n'est pas valable économiquement parce que ce sont des emplois comptés plusieurs fois, le secteur aéronautique n'est pas « *labor-intensive* » (càd à forte intensité de main-d'oeuvre) ;
- le nombre d'emplois n'augmente pas en parallèle avec le nombre de mouvements d'avions ;

- il n'y a pas de création nette d'emplois, ce sont des transferts entre secteurs au sein de l'économie générale (source : études réalisées par le bureau d'études hollandais CE Delft).



**→ NOUS AURONS BESOIN DE VOUS, DE VOTRE PRESENCE!  
ALORS RESERVEZ DEJA VOTRE APRES MIDI 16 JUIN 2007.**

## → Conclusion

En assistant à ces deux journées, nous avons constaté que toutes les associations représentées avaient les mêmes problèmes que nous, qu'elles avaient un désir unanime de réduire au plus vite les nuisances aériennes, d'obtenir un couvre-feu général, de proposer des solutions pour que les vols intérieurs se réduisent en privilégiant le transport ferroviaire et suggérer aux compagnies (*par rapport aux chiffres que nous avons en notre possession concernant le remplissage des vols : 110 passagers par avions en moyenne à Orly pour des capacités de 180 places*) de supprimer quelques vols intérieurs, ce qui impliquent aussi de changer les habitudes des usagers qui sont presque servis à la carte.

Pour conclure, il a été décidé qu'une journée d'action devait être faite dans tous les pays concernés. « ACTION DAY » se fera le 16 et 17 juin 2007.

L'association NARN91 a décidé d'y participer activement. Un dossier est entrain d'être monté. En l'état actuel de l'avancement de ce projet, nous pouvons simplement vous indiquer qu'il sera fait près de chez nous, durera environ deux heures et la date retenue est le samedi 16 juin après midi.