

Les Brèves

d'OYE 349



Sommaire :

- Edito du Président (p. 1)
- C'est l'histoire d'un grain de sable... (p. 2)
- L'avion ou bien le train : Lemaire / Ruffin (p. 2 et 3)
- « Crise Covid » : un virage à négocier par le transport aérien (p. 3 et 4)
- Les deux tourterelles (un peu de poésie pour la fin) (p. 4)

L'association OYE 349 sera en mesure de répondre à vos questions à la prochaine journée des associations de Sucy, qui devrait se tenir le 6 septembre prochain.

L'assemblée générale de l'association devrait quant à elle se tenir le 9 octobre prochain.

Dans l'attente de vous accueillir, portez-vous bien !

Bonjour à toutes et à tous,

Pour les 20 ans de votre association, qui aurait pu prédire un tel bouleversement ? Plus d'avions, les oiseaux retrouvés !

L'année 2019 fut déjà riche en évènements. Nous avons participé aux rencontres d'Orly à la suite des Assises du Transport Aérien et travaillé sur l'approche équilibrée. Moins de bruit en perspective...

Nous défendons votre cadre de vie avec acharnement depuis tant d'années.

Nous avons obtenu deux modifications du PGS qui ont permis à quelques milliers de riverains (entre autres à Sucy, Boissy et Marolles) de bénéficier d'une aide à l'insonorisation de leur logement. À défaut de profiter pleinement de leur jardin, ils ont pu au moins retrouver quelques heures de sommeil supplémentaires à l'intérieur de leur habitation.

Nous n'avons également jamais baissé les bras pour éliminer les avions les plus bruyants. A ce titre, les Boeing 747 de Corsair sont définitivement supprimés.

Si nous n'avons pas beaucoup de moyens pour contraindre le transport aérien à diminuer ses émissions de gaz à effet de serre au niveau mondial, enjeu pourtant important pour la planète, nous avons l'ambition de contraindre les gouvernements français et européens à imposer un fonctionnement plus respectueux de l'environnement.

Y a-t-il nécessité de voyager de façon débridée par le biais de compagnies à bas coût, car financées par l'argent de l'ensemble des contribuables, au profit d'une minorité ? L'essor sans contrainte du transport aérien ne doit plus être d'actualité. Notre devoir, associations et riverains, est de rebondir sur cette formidable opportunité, engendrée par cette crise sanitaire et sociale du Covid-19, pour que rien ne soit plus jamais comme avant.

L'aéroport d'Orly étant fermé aux vols commerciaux depuis le 1^{er} avril, 500 000 riverains directement sous les trajectoires redécouvrent la nature et le bien-être de vivre sans un avion sur la tête toutes les 3 minutes, 365 jours par an. Dans ce contexte, Airparif annonce une amélioration spectaculaire de la qualité de l'air en Ile-de-France et Bruitparif, chiffres à l'appui, moins 10 à moins 20 dB pour l'aérien, moins 2 à 7 dB pour le train et moins 5 à 7 dB pour la voiture.

C'est énorme et les riverains les plus proches de l'aéroport d'Orly pourraient espérer, si cela s'inscrit dans la durée, récupérer quelques mois, voire années, de vie en bonne santé.

Luc OFFENSTEIN Président d'OYE 349

C'est l'histoire d'un grain de sable...

1^{er} janvier 2020. Autour des coupes de champagne, pas encore de distanciation sociale. Encore moins dans les transports urbains frappés par une grève que l'on qualifie alors d'historique par son ampleur. Déjà un record à l'actif de cette nouvelle année, le premier d'une longue série. Malgré le contexte, chacun ose espérer, tel un rituel, que l'année 2020 sera fructueuse. Avec la santé bien sûr !

Pour le secteur aérien, que peut augurer cette année qui se profile ? Des choses forcément positives, voire exceptionnelles. La demande de transport aérien demeure très forte malgré une croissance un poil contrariée, les carnets de commande des aviateurs sont déjà pleins à craquer, bref, tout ne pourra aller que pour le mieux. Dans cette veine, les exploitants des aéroports sont sur les starting-blocks pour poursuivre les travaux d'aménagement de leurs infrastructures, propres à accompagner cette croissance. A Orly, la planification de quelques travaux d'aménagement, d'ampleur non négligeable et de nature à « optimiser » le fonctionnement de la plateforme, sont à l'ordre du jour pour plusieurs années (cf. projet de contrat de régulation économique pour les années 2021-2025). Quand le transport aérien va, tout va. Cerise sur le gâteau, c'est au cours de l'année 2020 que l'Etat doit initier le processus de vente de ses parts d'Aéroports de Paris, le « pschitt » du RIP (référendum d'initiative partagée) étant quasiment acté. ADP sera à terme aux mains de gestionnaires « experts » et l'Etat régulera...comme il pourra. A l'heure des cérémonies de vœux, on songe déjà à cette croissance passée et à venir, aux défis qui en résultent, sans véritablement se soucier de ce mystérieux virus qui pointe le bout de son nez à des milliers de kilomètres d'ici (mais seulement à quelques heures de vol).

Pourtant, c'est bien ce grain de sable de quelques nanomètres qui va gripper la machine. La suite, nous la connaissons tous : avions cloués au sol par dizaines de mil-

liers, aéroports fermés ou en sommeil, production d'avions interrompue, etc., etc. Un secteur entier à l'arrêt, dont l'activité battait son plein encore quelques semaines auparavant, voilà une situation qui frappe par son caractère inédit et violent.

De l'hypermobilité, le monde est passé en deux temps trois mouvements au standard de l'enfermement (presque) généralisé et imposé. « # Restez chez vous », ne regardez pas trop la télé, philosophez et pensez à l'avenir, telles pourraient être les nouvelles injonctions sociales. Difficile tout de même de présumer un avenir complètement radieux, quand on a du mal à cerner les contours des prochaines turbulences économiques déjà annoncées. Soucieux de limiter les dégâts économiques de la pandémie, l'Etat est depuis le début sur le pont. Il a déjà été appelé au chevet d'Air France et il faut reconnaître à ce titre qu'il n'y va pas avec le dos de la cuillère : 7 milliards d'euros d'argent magique pour passer le cap. Mais c'est bien connu, l'Etat ne peut pas tout et l'atterrissage pourrait être délicat. Accrochez vos ceintures, ça pourrait secouer...

Bien malin est celui qui saura prédire avec précision les conséquences de cette crise pour le secteur aérien ou anticiper le comportement de ses utilisateurs par la suite. Le voyage d'affaires deviendra-t-il un tantinet ringard, éclipsé par la visioconférence ? Les week-ends « sauts de puce » à New-York ou Dubaï demeureront-ils « so hype » ? Rien n'est moins sûr. Ce qui est quasiment certain, c'est que le secteur aérien doit déjà relever un nouveau défi : prévenir les risques de propagation de ces maux voyageurs, qui profitent de la facilité offerte à chacun de voyager pour contaminer des continents entiers en quelques semaines, si ce n'est quelques jours. De cela pourrait bien dépendre la survie d'une grande partie du secteur. Echec, mais pas mat !

Maxime Andrieux

L'AVION OU BIEN LE TRAIN ? LEMAIRE / RUFFIN

Les contribuables que nous sommes n'accepteront pas de donner 7 milliards d'euros pour redresser Air France sans de véritables contreparties environnementales :

- ▶ diminution drastique de l'empreinte carbone du transport aérien ;
- ▶ versement d'une aide équivalente pour la SNCF ;
- ▶ enfin, inclure dans la loi LOM une proposition de loi similaire à celle engagée par François Ruffin en juin 2019 (proposition de loi n°2005) et refusée par l'Assemblée Nationale.

Le trafic aérien français a passé le cap des 200 millions de voyages en 2018 et le trafic intérieur a augmenté de 4%. **Il est temps d'agir pour ramener à sa juste place ce mode de transport dont les impacts climatique et sanitaire ne font que croître !**

► Injustice climatique

L'éco calculateur de la DGAC indique, pour un aller-retour Paris-Marseille :

- 195 kg de CO₂ par passager en avion
- 4,14 kg de CO₂ par passager en TGV

Finalement pour gagner moins de 2 heures sur ce trajet, l'avion émet environ 50 fois plus de CO₂ que le train.

► Injustice sociale

La moitié des voyages en avion sont opérés par les plus hauts revenus (2% de la population mondiale) et les autres sont des voyages d'affaires.

► Injustice fiscale

Le transport aérien bénéficie d'une TVA à taux réduit sur les billets d'avions pour les vols intérieurs, les vols internationaux ne sont pas soumis à la TVA et le kérosène n'est pas taxé.

Pour la France, c'est une perte de rentrée fiscale estimée à 3,6 milliards d'euros en 2019. Le contribuable est pénalisé, une élite en profite.

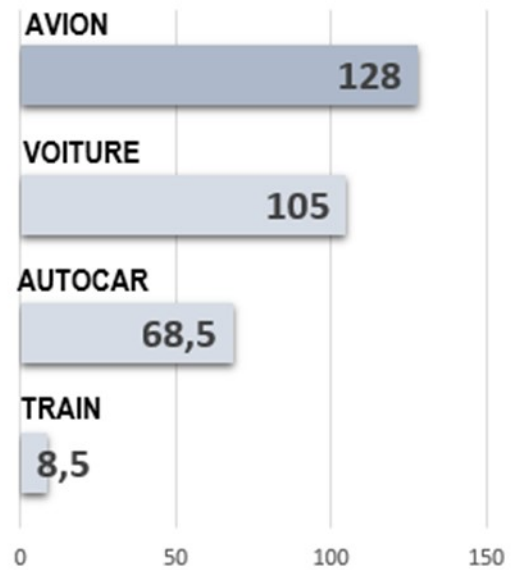
► Injustice territoriale

Des liaisons ferroviaires sont supprimées au nom de la rentabilité et remplacées par des cars, alors que des liaisons aériennes sont maintenues grâce au soutien financier de la collectivité.

Les grandes métropoles bénéficient de liaisons en avion et en TGV, alors que les ruraux doivent se contenter de cars.

EMISSIONS DE CO₂

(en grammes par voyageur et par kilomètre)



Source : Agence Européenne de l'environnement

Tandis que Bruno Le Maire s'engage à supprimer les liaisons intérieures Air France quand il est possible d'effectuer le même trajet en TGV en moins de 2h30 (peu de destinations concernées), François Ruffin propose de supprimer les liaisons intérieures quelle que soit la compagnie quand il existe une alternative en train sans correspondance, dont le temps de trajet n'excède pas 2h30 par rapport à l'avion.

Sachant que les grandes gares sont situées intra-muros et que l'accès au train se fait jusqu'à l'horaire du départ, le gain en avion par rapport au train est minime, un passager d'avion devant rallier l'aéroport, perdre du temps en contrôles, délais d'embarquement et de débarquement. **La proposition de loi de François Ruffin permettrait de supprimer 23 liaisons intérieures en avion avantageusement remplacées par le train, avec un gain d'au moins 1,1 à 1,2 millions de tonnes équivalent CO₂ par an.**

« Crise Covid » : un virage à négocier par le transport aérien

Dans le contexte de la « crise COVID 19 », OYE 349 demande que le transport aérien, activité polluante reposant sur l'utilisation quasi-exclusive d'énergies fossiles et bénéficiaire d'aides massives de la part des contribuables, prenne un virage pour le bien commun et salubre pour lui-même.

I/ L'Europe et ses Etats membres doivent assurer le respect des accords de Paris car la compensation des émissions carbonées et l'achat de droits à polluer sont des scandales qui montrent les limites d'une activité qui ne s'est toujours pas engagée dans la réduction de ses effets délétères. **Le kérosène doit être taxé comme le carburant automobile de façon plus juste** incluant l'impact environnemental.

(suite page suivante)

(suite page précédente) **Les projets** d'extension d'aérodromes doivent être abandonnés en l'absence de vision sur l'avenir de l'aérien et il est urgent de mettre en place **la promotion des déplacements en train (TGV et train de nuit) en France et en Europe, à des prix raisonnables et équitables.**

II/ Une réduction efficace des pollutions sonores et atmosphériques des aérodromes doit être rapidement mise en œuvre avec obligation de résultat pour la santé des populations !

En conséquence, OYE demande uniquement des mesures de bon sens : **l'adjonction** aux indices de mesure du bruit utilisés aujourd'hui **d'un indice évènementiel** basé sur la répétitivité de l'émergence du bruit aérien, **des objectifs de réduction de bruit chiffrés** et contraignants pour tous types d'aéronefs, **la réduction des vols de nuit et non leur augmentation**, car ils portent gravement atteinte à notre santé et enfin **l'interdiction des avions les plus bruyants sur le sol national**, comme cela est déjà pratiqué dans certains aéroports en France ou à l'étranger.

Pour la pollution atmosphérique, l'Europe a adopté des valeurs-limites, mais la France permet au transport aérien de s'exonérer de contraintes fortes grâce à une législation permissive et trompeuse [1] : on évalue uniquement la pollution des avions au sol, et on se contente de réduire cette pollution ramenée au nombre de passagers + fret, et non dans sa globalité ! Résultat : la pollution liée au trafic aérien a augmenté en valeur absolue en Ile-de-France. Les associations demandent de prendre en compte également les émissions en vol et de les réduire en valeur absolue, comme préconisé en vain par l'ADEME dès 2018 [2].

Si les populations survolées ou habitant des zones plus lointaines veulent survivre en bonne santé, le transport aérien doit respecter ses engagements officiels et réduire dès maintenant ses impacts sonores et atmosphériques qui ont des conséquences graves. A titre d'exemple, rappelons que la pollution aérienne augmente fortement la mortalité, y compris celle causée par le COVID, et tue environ 790 000 Européens par an ! Qu'attendent les autorités pour nous protéger ?

[1] Article 45 de la loi de transition énergétique pour la croissance VERTE

[2] www.ademe.fr/site/default/files/assets/documents/programme-actions-aerodromes2018.pdf

Les deux tourterelles (un peu de poésie pour la fin)

*Deux tourterelles se promenaient dans mon jardin,
Clopin-clopant,
Plumes roses et cou d'argent.
Elles descendaient comme un cadeau du ciel
Là-haut, pas un avion depuis des semaines.
Un grand silence s'étendait sur leurs ailes.*

*Deux tourterelles se promenaient dans mon jardin
Epaule contre épaule, à petits pas menus,
Elles en faisaient le tour comme un roi à sa belle
Présente son domaine
Et le Bon Dieu les bénissait
De redescendre sur la terre
Pour remercier les hommes*

*De ne plus faire voler les avions dans le ciel
Et de garder les chats dans leur panier.
Car la vie est si belle
Quand les hommes ramènent la paix sur terre.
« Tu entends mieux ma ritournelle,
O ma colombe, ma jouvencelle !
Regarde comme le ciel est pur !
Le Paradis est revenu ! »
Et en priant que ce soit vrai,
Je les regarde tout émue
Finir leur ronde à pas menus.*

Agnès Marin – 21 avril 2020

Adhérez à OYE 349

Bulletin à envoyer à : « Association OYE 349 »

30 Chemin du Bois Clary 94370- Sucy-en-Brie

Tel : 01 45 90 85 53 – mail : oye349@wanadoo.fr – site internet : www.oye349.com

NOM : **Prénom :**

Adresse : (joindre un chèque de 14 euros)