
Documents sauvegardés

Lundi 28 octobre 2024 à 13 h 07

1 document

Sommaire

Documents sauvegardés • 1 document

Libération (site web)	24 octobre 2024	Interdire les avions de nuit : une mesure d'urgence écologique	3
		Le secteur aérien est un acteur majeur de notre économie. Il représente 4,3 % du PIB et 1,2 million d'emplois. C'est le premier contributeur excédentaire de la balance ...	

Documents sauvegardés



© 2024 Libération. Tous droits réservés.
Le présent document est protégé par les lois et conventions internationales sur le droit d'auteur et son utilisation est régie par ces lois et conventions.

PubliC Certificat émis le 28 octobre 2024 à CY-CERGY-PARIS-UNIVERSITÉ à des fins de visualisation personnelle et temporaire.
news-20241024-LIF-out9559_11

Nom de la source

Libération (site web)

Jeudi 24 octobre 2024

Type de source

Presse • Presse Web

Libération (site web) • 1000 mots

Périodicité

En continu

Couverture géographique

Nationale

Provenance

Paris, Ile-de-France, France

Interdire les avions de nuit : une mesure d'urgence écologique

Romain Eskenazi

Si, en 2023, la France a baissé globalement ses émissions de CO2, celles du transport aérien ont progressé. Pour maîtriser cette hausse du nombre de vols, il faut interdire le trafic de nuit, affirme le député (PS) Romain Eskenazi.

Le secteur aérien est un acteur majeur de notre économie. Il représente 4,3 % du PIB et 1,2 million d'emplois. C'est le premier contributeur excédentaire de la balance commerciale avec 30,8 milliards d'euros en 2023. L'activité a presque retrouvé son niveau d'avant le Covid-19 : le secteur se porte bien. C'est moins le cas des finances publiques, de l'environnement et de la santé des trois millions de riverains, dont je fais partie. Alors que le secteur, faiblement taxé, peine à réduire ses émissions et ses impacts sanitaires dans un contexte de trafic en constante augmentation, il devient nécessaire et urgent de mieux l'encadrer.

Avec 21,2 millions de tonnes de CO2 émises en 2023, le transport aérien représente 5 % des émissions de gaz à effet de serre en France. Renouvellement des flottes avec des avions moins polluants, modernisation du contrôle aérien pour développer la descente continue, réglementations européennes **Re-fuel UE** imposant d'incorporer du carburant d'aviation durable (2 % en 2025,

20 % en 2035)... malgré ces premiers pas vers la décarbonation, le compte n'y est pas.

Alors que la France a globalement baissé ses émissions en 2023, celles du transport aérien ont progressé, portées par l'augmentation continue du nombre de vols depuis vingt ans (+ 50 %). Entre 2000 et 2023, les émissions nettes de CO2 du secteur ont augmenté de 4,4 % alors même que les émissions par passager et par kilomètre ont diminué de 31,3 %. Chaque avion pollue un peu moins, mais il y en a de plus en plus, et les prévisions de trafic sont à la hausse ! Limiter la hausse du nombre de vols est donc la seule solution pour baisser les émissions du secteur.

Des mesures fiscales pour contenir la croissance du trafic

Le secteur aérien profite de nombreux avantages fiscaux. Le kérosène n'est pas taxé et le secteur bénéficie d'un taux TVA à 10 % sur les vols domestiques et d'une exonération sur les vols internationaux. Par ailleurs, la taxe sur les bil-

Lors de l'arrivée d'un vol de nuit à l'aéroport d'Orly.

lets d'avion (TSBA) est bien plus élevée chez nos voisins et la comparaison des coûts de touchée (liés à l'atterrissage d'un aéronef donné) englobant l'ensemble des frais fait apparaître des coûts plus faibles ici qu'en Allemagne et aux Pays-Bas et bien plus faibles qu'au Royaume-Uni – les trois autres principaux hubs européens. Ailleurs en Europe, le transport aérien est mieux taxé sans remettre en cause la compétitivité, nous devons le faire en France pour inciter à la sobriété. C'est un enjeu de justice fiscale et climatique.

Le gouvernement va augmenter de 1 milliard d'euros la TSBA. Il faut aller plus loin. Aligner la TSBA au niveau de l'Allemagne rapporterait 2,5 milliards d'euros. Cette taxe serait progressive en fonction du type d'avion (aviation commerciale ou jets privés), de la classe de voyage et de la distance de la destination. Pour encourager le report modal, une part plus importante de ces recettes

Documents sauvegardés

doit servir à développer le ferroviaire, notamment les trains de nuit. Pour engager la transition vers les carburants d'aviation durable, il faut également affecter une part de ces recettes à la recherche et au développement des carburants de synthèse. Au nom de la continuité territoriale, les départements, régions et collectivités d'outre-mer doivent pouvoir être exonérés de cette taxe.

Un couvre-feu pour préserver la santé des riverains

Rien qu'en Ile-de-France, 2,17 millions de personnes sont exposées à des nuisances sonores aéroportuaires dépassant les recommandations de l'OMS. Roissy-CDG enregistre en moyenne 172 vols par nuit (de minuit à 5 heures), un record en Europe. Or, les vols de nuit sont essentiellement liés à l'activité de fret qui utilise les avions les plus anciens et donc les plus bruyants et les plus polluants. Les effets du bruit des avions sur la santé sont démontrés : + 24 % de risque de maladies cardiovasculaires et + 28 % de risque d'infarctus du myocarde, en plus des effets nuisibles sur le sommeil (risque de dépression, troubles de l'attention, diabète...) et des conséquences respiratoires de la pollution aux microparticules. L'espérance de vie en bonne santé des riverains des aéroports est ainsi réduite de trois ans. Là encore, la croissance du trafic compromet la portée des mesures pour réduire les nuisances et ses effets.

L'interdiction des décollages et des atterrissages de nuit sur une durée de huit heures dans les principaux aéroports est la seule mesure efficace pour véritablement protéger la santé des riverains. Si les nuisances de jour doivent être réduites, les atteintes à la santé de nuit

doivent être proscrites. Un couvre-feu est instauré à Francfort depuis 2011 (qui a conservé son statut de hub européen) ainsi qu'à Orly, entre autres. Il est essentiel d'appliquer cette restriction aux autres grands aéroports français. Cette mesure, très bénéfique pour la santé, aura un impact limité sur l'activité : en 2023, les vols de nuit ne représentaient que 3,9 % des vols à Roissy-CDG.

Le droit à la protection de la santé est un objectif à valeur constitutionnelle. Nous devons légiférer pour le garantir. Sous les avions, ce sont des vies qui sont impactées. Une augmentation de la fiscalité et l'instauration d'un couvre-feu répondent à une approche véritablement équilibrée, entre préservation nécessaire de l'activité et défense indispensable de l'environnement et de la santé.

Vous souhaitez publier une tribune dans Libération ? Pour connaître nos conseils et la marche à suivre, ainsi que l'adresse à laquelle nous envoyer vos propositions, rendez-vous dans la section «Proposer une tribune» en bas de cette page puis écrivez à idees@liberation.fr.

Cet article est paru dans Libération (site web)

https://www.liberation.fr/idees-et-debats/tribunes/interdire-les-avions-de-nuit-une-mesure-durgence-ecologique-2024-1024_5P3CVL5KDFHSLJCEZXP2J3JYPM/