

Concertation sur le projet de Terminal 4 et de développement de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle

DU 12 FÉVRIER AU 12 MAI 2019



ADVOCNAR

Association de Défense Contre les Nuisances Aériennes

L'ADVOCNAR est la principale association de défense de la qualité de la vie et de la santé des populations survolées contre les nuisances aériennes des aéroports de Paris Charles de Gaulle et Le Bourget. Elle est agréée protection de l'Environnement au niveau régional.

Membre du **GARE** (Groupe-ment Associations Roissy Environnement-Associations de la CCE de ROISSY),

Convergence Associative contre les nuisances aériennes en Ile-de-France,

UFCNA (Union Française Contre les Nuisances des Aéronefs),

UECNA (Union Européenne Contre les Nuisances Aériennes).

CONTACT

Adresse 45 rue d'Erment
BP 10002

95390 SAINT-PRIX

Téléphone 01 39 899 199

Site Internet www.advocnar.fr

TRANSPORT AÉRIEN: POUR UNE FISCALITÉ ÉQUITABLE

CONSTAT DE LA SITUATION

Nous savons que les énergies fossiles sont responsables de pollutions dégradant gravement notre santé, et contribuent à l'effet de serre.

Le projet du Terminal 4 tel que décrit par le groupe ADP a pour objectif d'accueillir jusqu'à 40 millions de passagers supplémentaires, ce qui aura pour conséquence l'augmentation du nombre de mouvements d'avions sur la plate-forme et au-dessus de la région Ile-de-France et de ses habitants.

Cette croissance très importante du trafic aérien sera accompagnée d'une augmentation des émissions polluantes et des gaz à effet de serre d'ici à 2037, et ce malgré les efforts en cours de réalisation:

- 30% d'oxydes d'azote et 11% de particules fines en plus
- 12% de CO₂ en plus dans le cycle LTO

Or l'aviation est oubliée de la fiscalité et des accords de Paris, dispensée de toute contrainte.

POSITION ET ARGUMENTS

LA FISCALITÉ ÉCOLOGIQUE EST-ELLE JUSTE ?

Deux camps s'opposent.

La révolte des « Gilets jaunes » est partie de l'annonce du gouvernement d'une augmentation des prix du carburant.

Du côté gouvernement, il s'agit d'envoyer un signal pour annoncer que notre économie qui a prospéré depuis les 30 glorieuses grâce à un pétrole pas cher, est dans une impasse, à cause de la raréfaction des énergies fossiles et de leur impact à la fois sur la pollution locale et sur le dérèglement climatique.

Du côté des gilets jaunes, qui pour la plupart n'ont pas la possibilité de se déplacer autrement qu'en voiture, on se sent piégé et racketté par un gouvernement qui trouve que l'automobiliste est une « vache à lait », que l'on peut ponctionner sans limites.

Pourquoi cette crise ?

Dans ce conflit, Emmanuel Macron et son gouvernement paient la facture de décennies d'immobilisme et de renoncements successifs. Rappelons-nous la révolte des bonnets rouges en Bretagne en 2013. La France a été la championne du développement du diesel, en expliquant que ce moteur consommait moins pour ensuite pointer du doigt les méchants pollueurs de nos centres urbains. Notre pays s'est lancé dans des investissements colossaux dans l'énergie nucléaire, avec l'illusion que cette énergie serait abondante et bon marché. Des logements, dans l'optique d'être moins chers, de préférence avec un chauffage électrique, qui demande moins d'investissement, dans une banlieue lointaine, mal ou pas du tout desservie par les transports en commun. Ces logements se révèlent des passoires énergétiques responsables d'une précarité énergétique croissante, qui grèvent lourdement le pouvoir d'achat des citoyens, et l'une des principales revendications des gilets jaunes est bien l'augmentation du pouvoir d'achat. Il y a 2 façons de l'augmenter, l'une est d'augmenter les salaires, ce qui est difficile dans notre type d'économie soumis à une concurrence sévère de pays qui n'ont ni notre niveau de vie, ni notre protection sociale. L'autre façon est de vivre mieux en dépensant moins, notamment réduire nos factures de produits énergétiques. L'installation de grands centres commerciaux, avec la bienveillance des pouvoirs publics, loin des centres-villes a renforcé notre dépendance à la voiture et a participé à la fermeture

des commerces de proximité.

Par souci d'efficacité économique, l'Etat ferme des services publics de proximité (hôpitaux, maternités, tribunaux, services postaux...) ce qui consolide notre servitude à la voiture.

Toutes les décisions passées sur l'aménagement du territoire sont défavorables à cette transition énergétique et nourrissent la présente révolte.

L'on sait depuis la première crise pétrolière, il y a près d'un demi-siècle, que cette énergie fossile et facile cache de nombreux inconvénients. Elle nous laisse entre les mains des pays producteurs, qui pour certains sont peu recommandables. Elle grève lourdement notre balance commerciale. La facture énergétique de la France est du même ordre de grandeur que le déficit commercial du pays. Elle dépasse les 3% du PIB. Ce seuil de 3% est également celui que notre pays ne doit pas dépasser pour son déficit public pour rester dans les clous imposés par Bruxelles. « *La France n'a pas de pétrole, mais elle a des idées.* » Ce célèbre slogan de la fin des années 70 nous rappelle qu'il est intéressant d'avoir des idées, encore faut-il avoir le courage de les mettre en œuvre. Les énergies fossiles sont responsables de pollutions locales atteignant gravement notre santé¹. Enfin, elles participent aux émissions de gaz à effet de serre responsables du dérèglement climatique, et qui nous éloignent de la trajectoire du facteur 4 à l'horizon 2050 que l'on s'est fixée (division par 4 de nos émissions GES).

Le pouvoir d'achat est-il incompatible avec la transition écologique ?

Beaucoup voient dans ce conflit une incompatibilité, voire une antinomie manifeste, entre une fiscalité écologique nécessaire à la transition écologique (ce qui est bon pour la fin du siècle) et la défense du pouvoir d'achat des citoyens (ce qui est bon pour la fin du mois). Il n'y en a pas. Si la majorité des Français soutiennent le mouvement des gilets jaunes, il y a aussi 70% de nos concitoyens en faveur de la protection de l'environnement. Voir par exemple « l'affaire du siècle », la pétition en faveur du climat a réuni plus de 2 millions de signatures en très peu de temps. Cette pétition ne demande simplement à l'Etat que d'honorer ses engagements. Les gilets jaunes sont loin d'être en phase avec la fameuse petite phrase de Nicolas Sarkozy : « *L'environnement : ça commence à bien faire* ».

Ils demandent simplement à ce que les efforts qui leur sont demandés en faveur de la transition écologique soient compatibles avec le maintien d'un niveau de vie décent, et en conséquence adapté à leurs revenus.

¹ <https://www.consoglobe.com/energies-fossiles-couts-sanitaires-superieurs-aux-subventions-cg>

Si la transition écologique avait été amorcée plus tôt et que les enjeux avaient été largement expliqués, le pouvoir d'achat des citoyens serait bien meilleur que celui que nous connaissons aujourd'hui.

Nous vivons à crédit sur le dos de nos enfants et futurs descendants. Le célèbre humoriste américain Grucho Marx analysait cette situation avec humour «*Pourquoi devrais-je me préoccuper des générations futures ? Qu'ont-elles jamais fait pour moi ?*», L'endettement de la France frise avec la parité de notre PIB, ce qui signifie que nos descendants devront travailler une année complète sans rien consommer pour pouvoir la rembourser. Quel cadeau ! La transition énergétique est indispensable pour améliorer la balance commerciale du pays et limiter son déficit, mais aussi pour honorer nos engagements vis-à-vis du dérèglement climatique.

QUELLE FISCALITÉ ?

Si l'on peut être convaincu qu'une fiscalité écologique est nécessaire, encore faut-il qu'elle soit acceptée, et pour ce faire, il faut qu'elle soit fiscalement neutre et qu'elle soit juste.

Fiscalement neutre, cela signifie que globalement, la pression fiscale n'augmente pas, voire diminue. Une grande partie de notre protection sociale est assise sur les salaires (maladie, chômage, retraite, allocations familiales...). La mise en place d'une taxe sur les énergies non renouvelables est indissociable d'une réduction d'au moins autant d'autres charges fiscales ou sociales, notamment celles assises sur le travail, ceci dans le souci d'améliorer à la fois le pouvoir d'achat des citoyens et la compétitivité des entreprises. Cette politique visera à renchérir le coût des transports, donc à favoriser la relocalisation de certaines activités, et renforcer l'ancrage de processus de consommation à partir de circuits courts. Elle fera de notre pays une entité moins vulnérable aux assauts d'une mondialisation qui nourrit à la fois les injustices pécuniaires et la montée des parties extrémistes.

Fiscalement juste, notre politique énergétique est loin de suivre cette trajectoire. Rappelons-nous l'article 13 de la Déclaration des droits de l'homme : «*Pour l'entretien de la force publique, et pour les dépenses d'administration, **une contribution commune est indispensable** : elle doit être **également répartie entre tous les citoyens**, en raison de leurs facultés.* »

Est-il normal qu'un industriel gros consommateur

d'énergie électrique bénéficie d'un prix du kWh 3 fois plus faible que le particulier ?

Est-il normal que les investissements concernant l'énergie des banques françaises, aillent à plus de 70% sur les énergies fossiles et moins de 20% sur les énergies renouvelables ?

Est-il normal que le carburant du transport routier de marchandises ne prenne pas sa juste part à la fiscalité ? Est-il normal que les milliers de porte-conteneurs qui sillonnent les océans bénéficient d'un carburant détaxé alors qu'ils participent largement à la pollution et aux émissions de GES.

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 marchandise et de personnes 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.

CONCLUSION

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 Etats 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 Etats 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.

L'ADVOCNAR demande la taxation du kérosène comme l'un des moyens de rétablir une juste concurrence entre les moyens de transports sur des distances de moins de 1 000 kilomètres qui peuvent être réalisées en train.

Le transfert modal qui suivrait permettrait de délester Paris-Charles de Gaulle et l'Ile-de-France d'un certain nombre de vols devenus inutiles.

INFORMEZ-VOUS, EXPRIMEZ-VOUS

et **INSCRIVEZ-VOUS** sur

terminal4-cdg.groupeadp.fr

Contact: terminal4-cdg@adp.fr