



CCNAAT

Collectif Contre les Nuisances Aériennes
de l'Agglomération Toulousaine

Toulouse, le 5 mars 2019

**NOTRE SANTE OU LES DIVIDENDES DES ACTIONNAIRES,
IL FAUT CHOISIR**

**Lettre ouverte au ministre de la Transition écologique et solidaire
M. François de Rugy,
en vue d'une rencontre prochaine**

Monsieur le Ministre,

L'aéroport de Toulouse-Blagnac est à la une de l'actualité avec le projet de revente de Casil Europe des parts qu'il détient dans la SATB. Cette opération calamiteuse qui s'inscrit dans la suite de la privatisation de 2014 est révélatrice de nombreux dysfonctionnements que nous, CCNAAT¹ souhaitons aborder de toute urgence avec vous.

- Gestion environnementale déplorable de l'opérateur qui a particulièrement favorisé le développement des vols nocturnes depuis 2015 et refusé de fournir des données du système de surveillance du bruit. Aujourd'hui malgré un avis favorable de la CADA, ATB persiste dans son obstruction.
- Inefficacité de la parole de l'Etat qui prend en 2011 des arrêtés censés réduire le bruit entre minuit et 6h (arrêté ministériel du 28/03/2011 arrêté préfectoral du 24/02/2011). Ensemble de mesures qui se sont révélées totalement inefficaces, les nuisances sonores et environnementales entre minuit et 6h n'ont jamais été aussi fortes à Toulouse.
- Absence de transparence et d'information publique par la DGAC sur les capacités de développement de l'aéroport du point de vue technique et environnemental. Deux poids, deux mesures entre les actionnaires et les riverains ou futurs riverains. Persistance de la France dans son ignorance des recommandations de l'OMS en matière de bruit autour des plates-formes aéroportuaires. Recommandations encore durcies à l'automne 2018 au vu d'études concordantes sur la nocivité du bruit aérien pour la santé. Une étude de BRUITPARIF (Le Monde 8 février 2019) a démontré que le bruit contribuait à diminuer le nombre d'années en bonne santé. Ainsi pour les riverains d'Orly et de Roissy, on perd 3 à 4 ans de vie en bonne santé. Or, le projet mené pour Toulouse-Blagnac consiste à le « hisser » à la taille d'Orly à marche forcée.
- Absence de taxation du kérosène qui donne un avantage indu au transport aérien par rapport au train par exemple, trou noir de la COP21 qui permet de douter du sérieux des objectifs annoncés. Selon l'Association internationale du transport aérien (IATA), plus de 1,5 milliard de passagers avaient pris l'avion en 2003. Quinze ans plus tard, fin 2018, le trafic aérien mondial avait plus que doublé pour atteindre 4,3 milliards de passagers

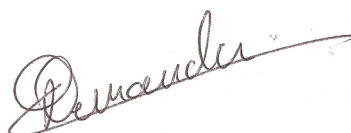
Et il devrait encore quasiment doubler d'ici une quinzaine d'année pour atteindre près de 8 milliards de passagers en 2036, puis approcher les 16 milliards à l'horizon 2050. .

Si la convention internationale de Chicago de 1944 sur l'aviation civile internationale, ratifiée par la France empêche la taxation des vols internationaux (ni TICPE , ni TVA - manque à gagner estimé, pour la seule TICPE, à plus de 3 milliards d'euros pour les caisses de l'Etat en 2018, selon un rapport annexé au projet de loi de Finances 2018), rien ne l'interdit pour les vols intérieurs, qui ne subissent aucune taxation non plus. Et ce, alors même que, comme le font déjà les Etats-Unis, le Brésil, le Japon, la Norvège, la Suisse ou encore les Pays-Bas, un régime dérogatoire représentant quelque 500 millions d'euros de pertes annuelles pour les finances publiques, selon un rapport du RAC (réseau action climat).

- Libertés de tarification qui offrent des réductions maximales des taxes aéroportuaires pour la création de nouvelles lignes (de jour comme de nuit) et favorisent ainsi les coups marketing de compagnies peu vertueuses au détriment de l'environnement et des compagnies installées qui assurent un service régulier.

Les riverains de Toulouse-Blagnac, (l'aéroport le plus enclavé de France après Orly), déjà soumis à une croissance sans précédent des nuisances aériennes depuis 2015, frémissent de colère et d'effroi face aux déclarations des repreneurs zélés qui envisagent la création d'un hub dont le but est de doubler le nombre de rotations au dessus des 120 000 personnes survolées à basse altitude. Si Toulouse doit devenir un HUB prophétisé par certains, la moindre des choses serait d'associer les populations concernées afin d'étudier l'impact sur la santé et la sécurité.

Pour toutes ces raisons, nous demandons de toute urgence à vous rencontrer et vous prions de croire , Monsieur le ministre à l'expression de notre considération distinguée.



Contacts : Chantal Beer-Demander 06 25 43 22 33
Jérôme Favrel : 07 67 35 58 14

¹ *Collectif Contre les Nuisances Aériennes de l'Agglomération Toulousaine, créé en 1998 regroupe les quartiers de Toulouse survolés suivants/ : Union des Comités de Quartier, Comité de quartier Fontaine Lestang-Arènes, Association Adeqvaar Ancely Arènes Romaines, Comité de quartier Papus Tabar Bordelongue , Comité de quartier de Pouvoirville, ADQL de Lardenne, Comité de quartier de Croix de Pierre, Association d'Orbesson, Association du Parc de Gounon, Maison de quartier de Bagatelle, Comité de quartier des Sept Deniers, Comité Asis Saint Martin du Touch, Comité de quartier Fontaines- Garonne, et les communes périphériques : Association des habitants des Côteaux de Ramonville, , Abave de Blagnac, Vivre à Cornebarrieu, , ADEA d'Aussonne*

*Copies : Elisabeth Borne, ministre des transports
Agnès Buzyn, ministre des solidarités et de la santé*

CCNAAT 32 avenue Lamartine 31100 Toulouse 06 25 43 22 33
Site : ccnaat.fr Mel : ufcna.ccnaat@gmail.com