



ROISSY CHARLES DE GAULLE ET LE BOURGET

POINT SUR LES NUISANCES AERIENNES

Novembre 2007

Sommaire

- I. Roissy CDG et Le Bourget : introduction**
- II. Roissy CDG et Le Bourget : Le développement du trafic aérien**
- III. Conséquences du trafic aérien sur l'environnement**
 - Le bruit et ses conséquences bien réelles sur la santé
 - Le trafic aérien contribue à la pollution atmosphérique.
 - Le réchauffement climatique
 - Pollution Atmosphérique et santé publique
- IV. Des améliorations sont possibles**
- V. ADVOCNAR : Missions, Revendications**
- VI. Conclusion**
- VII. Liste des associations environnementales**

L'ADVOCNAR, est une association de défense contre les nuisances aériennes. Elle a été créée en 1983, comme force d'information et de proposition pour réduire les nuisances de l'aéroport Roissy Charles de Gaulle et défendre les populations survolées. Elle est agréée protection de l'environnement.

Contact : Alain Peri

I. Roissy CDG - Le Bourget : introduction

L'aéroport de Roissy Charles-de-Gaulle (ouvert en 1974), dispose depuis 2000, de 2 doublets soit 4 pistes qui permettraient une capacité totale théorique d'environ 900 000 mouvements d'avions annuels. Les pistes sont orientées vers la partie la plus urbanisée du Val d'Oise.

La création d'un « 3eme aéroport », d'abord positionné à Beauvilliers, puis à Chaulnes a été étudiée, promise par deux gouvernements successifs pour finalement être abandonnée par un troisième. Le rapport Gonnot, en 2003, préconisait en contrepartie de cet abandon 21 mesures pour réduire les nuisances autour de Roissy. En 4 ans, aucune de ces 21 mesures n'a été mise en œuvre.

Le Ministre de Lionel Jospin, Jean Claude Gayssot prit, en octobre 1998, l'engagement solennel de limiter le trafic de Roissy CDG à 55 millions de passagers et 495 000 mouvements à l'horizon 2015. Nous sommes en 2006 à 56.8 millions de passagers et 530 000 mouvements ! Et le trafic continue de croître, les nuisances avec.

En juillet 2004, le Plan de Gêne Sonore (PGS) a été mis en place.

En avril 2007, un nouveau Plan d'exposition au Bruit (PEB) a été imposé par décision préfectorale malgré l'avis défavorable de la grande majorité des municipalités et collectivités territoriales, de la Commission Consultative de l'Environnement, de l'ACNUSA et le rejet de la population (plus de 18000 signatures contre, lors de l'enquête publique). Enfin, 4 recours en annulation ont été déposés devant le Conseil d'Etat. Ce plan impacte 5 départements (Val d'Oise, Seine et Marne, Seine Saint-Denis, Yvelines et Oise).

Quant à l'aéroport du Bourget ; c'est une « zone de non droit ». Pas de Commission Consultative de l'Environnement (CCE) pas de PGS ni de PEB, aucune instance de concertation. Pourtant les ambitions d'ADP pour cet aéroport inquiètent les associations environnementales et les populations survolées.

Pourquoi pas une équitable répartition des retombées économiques et des nuisances ?

II. Roissy CDG et le Bourget : Le développement du trafic aérien

Le trafic aérien sur les aéroports de Roissy CDG et du Bourget a encore progressé en 2006, L'ambition avouée est de faire de Roissy CDG la porte d'entrée de l'Europe et du Bourget le premier aéroport d'affaires d'Europe. Rien de moins !

Plus de 2 millions de personnes sont survolées par les avions à moins de 3000 mètres et plus de 600 000 personnes le sont par des avions à moins de 1000 mètres (dont 80% de Valdoisiens).

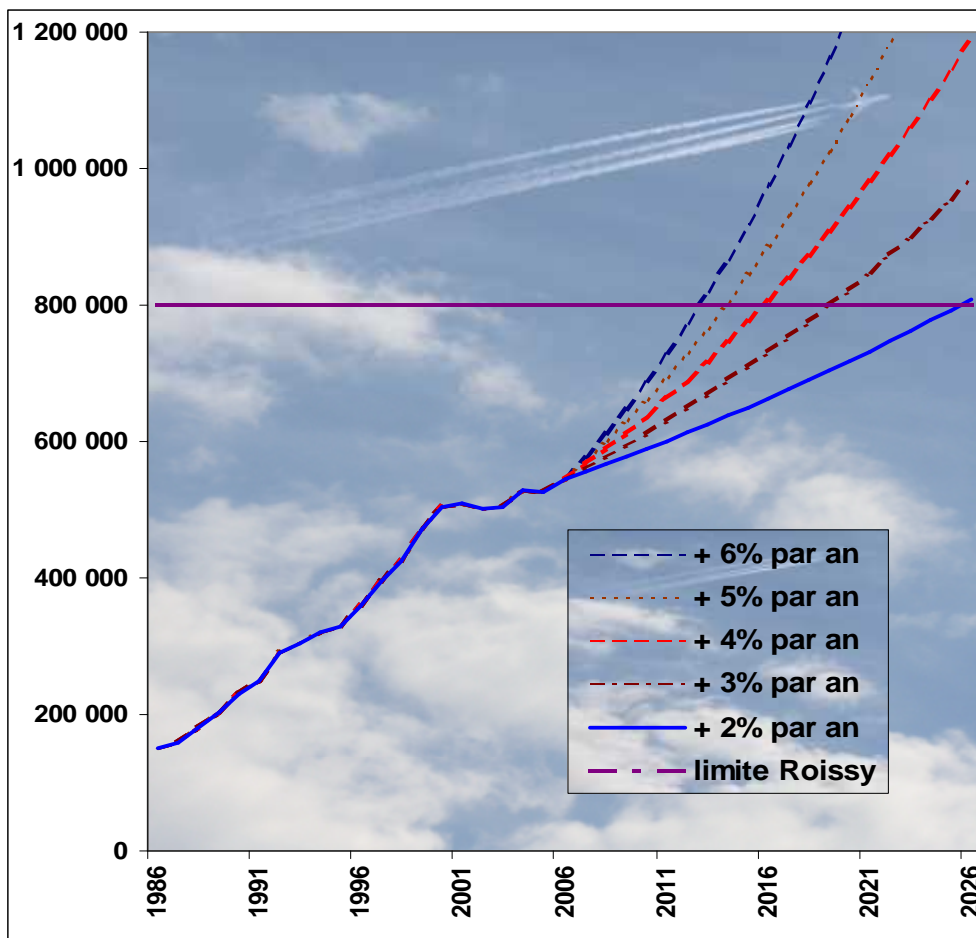
Avec plus de 530 000 mouvements d'avions et 56.8 millions de passagers, Roissy CDG est le 2ème aéroport européen, en trafic global.

Les autorités prévoient officiellement 750 000 mouvements d'ici 2025, soit moins de 2% de croissance annuelle alors que pour 2006 nous avons eu 3.5 % à CDG et plus de 5 % de croissance au plan mondial ! Et cela devrait se poursuivre. (voir graphique ci-dessous)

Notons au passage que le fret sur CDG a atteint 2 millions de tonnes en 2006 soit une progression de 6.3% sur 2005 ! Le 2^{ème} aéroport français pour le fret est à moins de 100 000 t/an !

Au Bourget, ce sont plus de 60 000 mouvements annuels d'avions qui sont effectués en forte croissance aussi.

Hypothèses d'évolution du trafic (nombre de mouvements) à Roissy CDG 1986 - 2026



Il est à noter que le trafic a décliné globalement de 13% sur les 8 principaux aéroports de province entre 2000 et 2006 (source ACNUSA). C'est la répartition équitable des bénéfices économiques et des nuisances entre les régions!

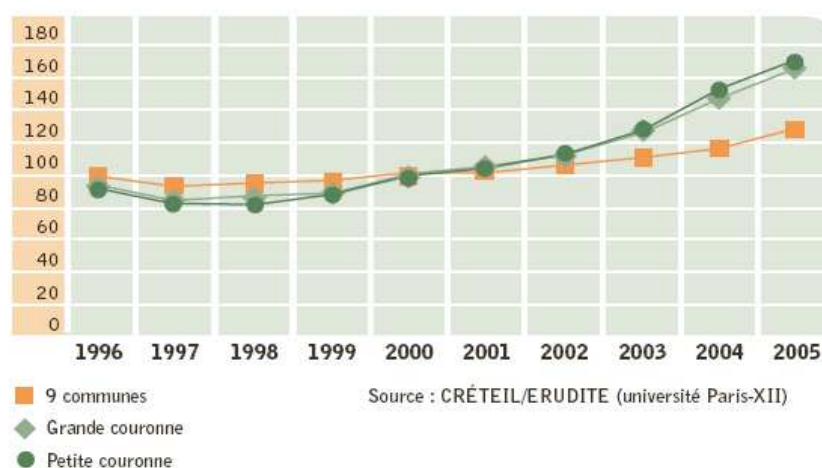
Les investissements, 2,7 milliards d'€ sur 5 ans, se multiplient sur la plate-forme de Roissy CDG ; Nouvelle tour de contrôle, réaménagements des aérogares permettant d'accueillir les gros porteurs type A380, projet de liaison ferrée directe avec la gare de l'Est, reconstruction de l'aérogare 2E effondrée, ouverture de la nouvelle aérogare S3 en juin 2007 et ouverture prochaine d'une aérogare inter-régionale et d'une autre internationale S4 en 2012.

L'argument massue servi aux citoyens, aux élus, aux associations c'est la création d'emplois. C'est exact, il y a beaucoup d'emplois créés mais à quel prix en terme de qualité de vie! Eu égard aux projections des courbes de croissance du trafic, l'Etat devra très rapidement trouver des solutions en dehors de la concentration actuelle du trafic sur la plate-forme CDG.

Enfin, situation sans équivalent en Europe, le fret est concentré à Roissy CDG en zone urbaine ce qui génère une bonne part des vols les plus gênants pour les riverains : les vols de nuit et un énorme trafic de camions dans une région déjà saturée ! Or pour le fret il existe une solution, certes développée par une autre région que l'Ile de France : l'aéroport de Vatry en Champagne. **Alors pourquoi pas ?**

Les habitants les plus aisés fuient les environs de Roissy, nous assistons à la paupérisation de secteurs importants de l'Ile de France. L'impact des nuisances aériennes sur les prix de l'immobilier a été étudiée (Conf. étude Faburel 2005 réalisée par l'université Paris XII)

Évolution de l'indice des prix du logement depuis 1996



Les populations assistent impuissantes au « toujours plus » économique dont le moteur est une concurrence effrénée entre opérateurs tels ADP et Air-France-KLM, contre British Airways ou Lufthansa, Ile de France contre les régions de Francfort, Madrid, Londres. Nos champions français progressent. L'un des atouts est indéniablement le moindre cas fait, en France, aux populations victimes des nuisances.

III. Conséquences du trafic aérien sur l'environnement

Les constructeurs d'avions ont fait d'indéniables progrès en terme de réduction du bruit et de consommation de kérosène et donc d'émission de gaz à effet de serre et autres polluants. Cependant, **la croissance du trafic aérien est telle qu'elle annihile complètement les effets des progrès techniques sur les aéronefs et plus grave encore, les efforts des autres industries pour réduire leurs émissions.**

D'après un sondage commandé par Air-France, la perception de Roissy CDG par les riverains est ambivalente. 63% des personnes interrogées considèrent Roissy CDG comme « une fierté » et 95% qualifient la plate-forme comme une « bonne chose », **mais 79% des sondés affirment que CDG a amené des nuisances de bruit insupportables pour les riverains...**

Le conseil général du Val d'Oise, quant à lui, a publié un sondage dans lequel est indiqué que 55 % des valdoisiens considèrent que la priorité doit être donnée à la réduction des nuisances sonores.

L'Ile de France concentre près de 60% du trafic aérien français avec Roissy CDG, Orly et Le Bourget.

Le trafic aérien est à l'origine de bruits particulièrement agressifs, en fond, avec des pics, de jour et de nuit, et d'une importante concentration de polluants dans l'air.

Le bruit et ses conséquences bien réelles sur la santé

Depuis plusieurs années, l'association ADVOCNAR effectue des mesures chez les habitants de la région. Les Amis de la Terre Val d'Oise ont aussi mené une campagne de mesures citoyennes réalisées par des habitants volontaires. Les informations ont été envoyées au Préfet. Ces mesures ont permis d'évaluer en condition réelle, ce que subissent quotidiennement les populations survolées. Le constat est alarmant.

Des relevés similaires ont été effectués dans les Yvelines par la société ACOUPHEN sur la demande du CIRENA. Le constat est le même puisque certaines communes situées à plus de 30 kilomètres de Roissy CDG sont survolées plus de 350 fois en 24 heures à des altitudes en dessous ou légèrement au-dessus de 1000 mètres.

Si Orly a un couvre-feu entre 23h30 et 6h, Roissy CDG et le Bourget sont ouverts 24h/24. Roissy CDG tient la première place européenne pour le trafic de nuit (22h-6h) avec 163 vols, devant Francfort (127 vols), Liège (70), Schiphol (43), Londres-Heathrow (16).

De nombreuses études montrent une relation entre exposition aux bruits d'avion et hypertension artérielle¹. Autour de l'aéroport de Munich, il a été montré que les adultes et les enfants exposés au bruit des avions présentaient une élévation du taux des hormones du stress associée à une augmentation de leur pression artérielle.

Le système auditif étant constamment en alerte, de jour comme de nuit, l'organisme ne s'habitue pas au bruit. Les études menées sur les perturbations du sommeil en cas d'exposition au bruit en attestent. (*Conf. Etude arrêt des vols de nuit, aéroport de Los Angeles, USA*). L'importance du bruit répétitif, la nuit, a un rôle particulièrement préoccupant sur les capacités d'apprentissage des enfants. L'OMS estime que « *pour le bruit des avions, une exposition chronique durant la prime enfance peut nuire à l'acquisition de la lecture et réduire les capacités de motivation* ».

L'exposition aux bruits répétitifs entraîne d'autres effets :

- des effets cardio-vasculaires significatifs confirmés par de nombreuses études épidémiologiques.
- des effets négatifs significatifs sur la santé mentale, un accroissement de la consommation de médicaments psychotropes. Ainsi, des études conduites en Angleterre indiquent que le pourcentage des personnes admises dans un service psychiatrique augmente en même temps que l'exposition au bruit de trafic. Des résultats similaires ont été observés au Danemark, autour de l'aéroport de Copenhague.

Ces constats sont en tout point confirmés par une étude commandée par la région Ile de France portant sur 4000 patients et publiée en septembre 2007. (*voir site www.idf.fr*)

Quelques exemples d'observations :

Concernant les effets du bruit sur la tension artérielle, on retient que la prise de médicaments destinés à faire baisser celle-ci est 5,6 fois plus fréquente chez les hommes de 40 à 69 ans quand leur domicile est survolé par des avions passant à moins de 1.000 m.

Concernant les hospitalisations, l'étude montre qu'elles sont 5 fois plus fréquentes chez les femmes de 15 à 39 ans dont le domicile est survolé par des avions passant à moins de 2.000 m d'altitude....

¹ Résumé d'orientation des Directives de l'OMS relatives au bruit dans l'environnement.

Le trafic aérien contribue à la pollution atmosphérique.

Les émissions des avions sont déterminées à partir d'un cycle théorique atterrissage – décollage (LTO : Landing Take-Off) défini par l'OACI. Il prend en compte les émissions au sol et jusqu'à une altitude d'environ 1 000 mètres (3000 pieds).

Pour chacun des avions (associés à leur moteur respectif), des émissions de polluants sont calculées. Les éléments pris en compte sont :

- le dioxyde de carbone CO₂
- Le monoxyde de carbone CO
- Les oxydes d'azote NO_x
- Les hydrocarbures HC
- Le dioxyde de soufre SO₂
- les poussières totales SN (Smoke Number). Noter que les particules fines (PM) telles que définies par l'OMS ne sont pas prises en compte !

Les effets de la pollution de l'activité aérienne se situent à plusieurs niveaux :

- La pollution locale directe : elle affecte les usagers des aéroports et les populations survolées en phases approche/décollage, elle comporte essentiellement du CO, des hydrocarbures imbrûlés au roulage et des oxydes d'azote et des particules fines;
- La pollution d'altitudes intermédiaires : il s'agit de pollution au (SO₂) induisant les pluies acides, et de réactions photochimiques des NO_x avec HC et COV (composés organiques volatiles) générant l'ozone;
- La pollution globale, avec un phénomène majeur : l'effet de serre lié aux émissions de dioxyde de carbone (CO₂), aux traînées de condensation et aux NO_x et COV précurseurs de l'ozone troposphérique.

La situation est très préoccupante compte tenu du développement spectaculaire du trafic aérien depuis quarante ans.

Le réchauffement climatique

Selon l'Agence Européenne de l'Environnement, les émissions de CO₂ des vols internationaux au départ de l'Union Européenne ont augmenté de 85% entre 1990 et 2004.

D'après le GIEC, (Rapport « l'Aviation et l'atmosphère planétaire » 1999), la pollution causée par les avions, tout confondu (CO₂ plus autres effets), contribuait, en 1992, pour 4 à 8% à l'effet de serre. Elle aura triplé d'ici à 2015 si rien n'est fait pour maîtriser le transport aérien, et pourrait dépasser ainsi la contribution de l'agriculture.

Les Amis de la Terre du Royaume-Uni ont calculé que si le transport aérien se développait dans leur pays à son rythme actuel, en 2020, tous les efforts du pays pour maîtriser ses émissions de Gaz à Effet de Serre seraient annulés.

En 2000, le transport aérien était responsable de 35 millions de tonnes de CO₂ sur les 900 millions émises dans l'Europe des quinze. En 2030, il devrait en émettre 100 millions si sa croissance se poursuit au rythme actuel.

Or pour l'instant le trafic aérien échappe à toutes contraintes.

- Exclusion du protocole de Kyoto. Depuis peu, le calcul de la contribution globale du trafic aérien a été introduit mais sans qu'aucun objectif par pays n'ait été fixé ;
- Pas de taxes sur le kérosène pour l'aviation commerciale ;
- Taxes de 5,5% sur les billets d'avions ;

En Ile-de-France, le trafic aérien a été tout simplement exclu du PPA (Plan de Protection de l'Atmosphère) !

Concernant les oxydes d'azote (NO_x), les émissions de Roissy CDG (plate-forme et trafic aérien cycle LTO) sont supérieures de 30% à celles du boulevard périphérique et correspondent à 2.5 fois celles de l'aéroport d'Orly. (AirParif août 2007)

Pour fixer les idées, un avion moyen, dans son cycle LTO émet autant de NO_x que 17 poids lourds parcourant chacun 100 kms.

Pollution Atmosphérique et santé publique

Les principaux polluants générés par l'aviation ayant un effet avéré sur la santé sont :

- Le monoxyde de carbone (CO) il résulte de la combustion incomplète, surtout au roulage.
- Les oxydes d'Azote (NO_x), émis lors de la combustion.
- Les Particules fines (PM10, 10 microns PM2.5, 2.5 microns), effluents de combustion du kérosène et gasole. Pas de possibilité de filtre à particules sur les avions !
- COV (Composés Organiques volatiles), hydrocarbures. Parmi les COV, le Butadiène-1,3, le Benzène, dangereux pour le fœtus et cancérigène.
- HAP (Hydrocarbures aromatiques polycycliques) certaines particules en contiennent. Nocif pour le fœtus et cancérigène!

Les populations survolées, des centaines de milliers de personnes, sont soumises à une exposition régulière et massive !

Quelques études récentes :

–L'étude de l'Institut de Veille Sanitaire (INVS) établit un lien entre particules fines et NO_x d'une part et hospitalisation pour causes cardiovasculaires et en particulier l'infarctus.

–Plusieurs études (INSERM, France, Recherche, Pays-Bas) publiées en 2007, démontrent formellement le lien entre particules fines, NO_x et asthme, allergies et fragilisation de la santé chez les enfants. L'étude réalisée aux Pays-Bas met en corrélation l'apparition d'asthme et d'allergies chez les jeunes enfants avec la pollution produite par les gaz d'échappement des véhicules. Il ne s'agit pas d'une première, mais la pertinence des données de départ la classe au-dessus du lot. Car jusqu'ici, si de nombreuses statistiques avaient été publiées au sujet de l'impact que pouvait avoir sur la respiration, notamment de jeunes enfants, le fait de vivre à proximité d'un grand axe routier, aucune n'avait pris en compte la concentration des gaz polluants dans l'air ambiant. C'est maintenant chose faite, et les résultats de cette investigation, produits par une équipe de scientifiques néerlandais et canadiens, ont été publiés le 25 avril 2007 dans l'European Respiratory Journal.

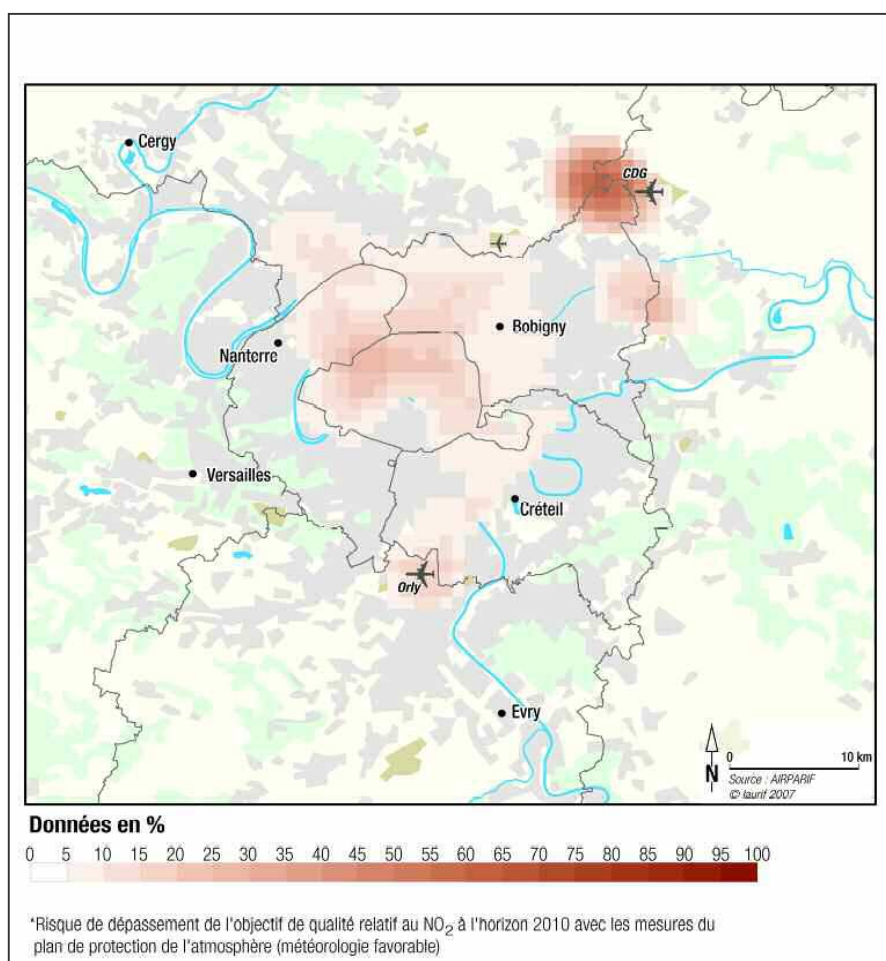
Cette mise en corrélation, M. Bauer et son équipe l'ont effectuée individuellement pour chacun des 4000 enfants suivis, âgés de 0 à 4 ans en prenant essentiellement en compte la présence de particules fines et dioxyde d'azote (NO₂). Ces mesures ont été croisées avec les données fournies par les médecins traitants ou la famille, ainsi qu'un questionnaire portant sur les affections enregistrées telles l'existence d'un asthme diagnostiqué, de bronchites, de gripes ou d'eczéma. Les questions portaient aussi sur les symptômes constatés, tels sifflements bronchiques, toux sèche, infections de la sphère ORL ou éruptions cutanées. L'examen était complété par un dosage des IgE, l'anticorps de l'allergie, chez plus de 700 enfants des tranches d'âge impliquées.

Les résultats de l'étude sont formels : il existe bien une relation quantitative entre l'ensemble des affections précitées et l'exposition à la pollution. En ce qui concerne l'asthme, le risque d'apparition de cette maladie invalidante est majoré de 30 % par rapport aux enfants vivant en milieu sain. Ce risque est augmenté de 20 % pour les autres maladies.

Les chercheurs ont aussi constaté que la vie en milieu pollué selon les critères étudiés avait aussi une incidence sur la sensibilité aux allergènes alimentaires habituels, mais sans établir de corrélation avec le taux d'IgE.

Particules fines et NO_x caractérisent la pollution liée au trafic aérien, elle est similaire au diesel. Cette similitude est soigneusement ignorée pour ne pas affoler les populations survolées, exposées chaque jour.

Roissy CDG et ses environs seront en pollution chronique au NO₂ en 2010 (avec des conditions météorologiques favorables)



L'ADVOCNAR et les associations partenaires demandent qu'un véritable bilan de la pollution aux oxydes d'azote (NOx) et particules fines (PM) soit réalisé en prenant en compte les vols non plus jusqu'à 1000 mètres mais 3000 mètres.

Enfin, autres polluants autres risques : Selon une nouvelle étude publiée en août 2007 dans la revue médicale britannique Journal of Epidemiology and Community Health, les cancers chez l'enfant seraient étroitement liés au degré de pollution atmosphérique environnante induite notamment par les véhicules.

Le monoxyde de carbone et le butadiène-1,3, issus des gaz d'échappement, en particulier des moteurs diesel, figurent parmi les principaux coupables.

Vivre près d'une gare routière augmente le risque de cancer chez l'enfant
"Le résultat le plus frappant est la concentration extraordinaire de cancers dans une zone située à 300 mètres de gares routières ou d'autobus", souligne l'équipe du Pr George Knox (Université de Birmingham). Ainsi, être exposé à ces gaz ou au monoxyde de carbone et vivre à moins de 500 mètres d'une gare routière multiplie par 12 le risque pour un enfant de décéder d'un cancer, précise le Pr Knox, relevant que le monoxyde de carbone n'est généralement pas considéré comme cancérigène, contrairement au butadiène-1,3, encore appelé vinyléthylène.

Une étude publiée en septembre 2004 dans la revue « Occupational and Environmental Medicine » et réalisée par des chercheurs de l'INSERM dans quatre villes françaises (Nancy, Lille, Lyon et Paris) émettait déjà l'hypothèse que vivre près d'un garage ou une station-service pourrait quadrupler le risque de leucémie infantile.

Qu'en est il alors de vivre à proximité de Roissy CDG et sous les couloirs aériens ?

IV. Des solutions d'allègement pour Roissy CDG et Le Bourget

Ce qui manque le plus c'est la volonté politique !

Depuis 30 ans, le trafic aérien explose et se concentre sur la plate-forme de Roissy. Il existe d'autres solutions que ce détour obligé par une région dont le ciel, comme du reste les axes de communication, sont saturés.

- **Encouragement de l'utilisation du TGV pour remplacer les vols courts courriers, voire moyens courriers.** Londres par exemple ou Strasbourg.
- **Optimisation de l'emport moyen** qui reste figé à Roissy aux alentours de 105 voyageurs par avion. Il atteint 135 à Londres et 220 à Tokyo. Un emport moyen de 150 permettrait de réduire d'un tiers le nombre de mouvements.
- **Transfert du fret cargo sur un aéroport dédié, tel que Vatry**, associé à une interconnexion TGV fret. C'est une mesure indispensable, si on veut un véritable couvre-feu nocturne. 60 % du fret de Roissy ne fait que transiter. La plupart des mouvements tout

cargo de nuit s'opèrent sur des distances inférieures à 800 Kms. Vatry est dans une région avec 7 habitants au km².

- **Assouplir la logique du HUB à Roissy CDG et restituer du trafic intercontinental à des aéroports régionaux.** En combinant avec une bonne desserte ferroviaire : TGV, TER...
- **Promotion du train en général, par le développement de lignes à grande vitesse.** Le train peut prendre beaucoup de trafic passagers et fret pour les trajets de moins de 1 000 km (plus de 50 % du trafic)

V. L'ADVOCNAR : missions, revendications.

L'ADVOCNAR remplit deux 2 missions essentielles concernant les nuisances de Roissy CDG et du Bourget.

Tout d'abord, vis à vis des autorités publiques et privées en informant des gênes et nuisances subies par les populations survolées, en prenant leur défense et en portant nos revendications devant toutes les instances concernées.

Ensuite, vis à vis de nos concitoyens, en les informant des évolutions du trafic aérien, des positions des intervenants, des avancées possibles, en les informant des conséquences sur la santé du bruit et de la pollution générée par le trafic aérien.

Enfin en suscitant au près des populations concernées la prise de conscience des véritables enjeux du développement sans contraintes du trafic aérien.

Notre objectif, c'est la réduction significative des nuisances aériennes pour les populations survolées par le trafic de Roissy CDG et du Bourget.

Cet objectif de réduction des nuisances se décline en 4 revendications pour lesquelles existent des solutions évoquées plus haut :

- **Suppression des vols de nuit à Roissy CDG et le Bourget, instaurant un couvre-feu de huit heures.** C'est un droit pour chaque citoyen de disposer d'une période calme de repos de 8 heures consécutives. La multiplication des vols passagers entre 22h00 et 24h00 et du trafic fret la nuit sur un aéroport urbain est sans équivalent dans le monde ! Les vols de nuit sont responsables de plus de 40 % des nuisances (suivant les critères retenus par la DGAC, l'ACNUSA).
- **Plafonnement strict des mouvements de l'aéroport CDG et du Bourget,** à un niveau permettant de déduire significativement les nuisances par rapport à la moyenne des mouvements de 2004-2005, chaque aéroport pris séparément. Ce plafond annuel strict, intangible, de mouvements d'avions pour ces 2 aéroports comme il existe à Orly devra être négocié par toutes les parties concernées. Il incitera les compagnies aériennes à augmenter l'emport moyen pour croître.
- **Mise en place rapide de procédures d'approches de moindre nuisance.** Le relèvement de l'angle d'approche et la descente continue. Le rapport Gonnot, s'accorde avec les responsables de l'aviation civile, sur la possibilité d'un angle d'approche de 4 à 5 degrés au lieu de 3 actuellement. Dans le même sens, le rapport d'activité de l'ACNUSA affirme : « Le relèvement de l'altitude de transition est une priorité en matière d'environnement et constitue une demande forte des pilotes pour améliorer la sécurité des vols. »

- **Création d'un organisme de médiation véritablement indépendant et bénéficiant de pouvoirs réels.** Il faut tout d'abord un interlocuteur unique pour la médiation entre opérateurs publics et privés et les représentant des populations concernées. Ensuite cet organisme devra prendre en compte tous les aspects du problème des nuisances aériennes bruit, pollution atmosphérique, respect des règles de navigation, d'urbanisme. Enfin il devra avoir des pouvoirs étendus de contrôle et de sanctions.

Autres mesures générales concernant le transport aérien

Dans la version précédente de ce dossier, préparée pour le Grenelle de l'Environnement nous demandions la :

- **Taxation du kérosène, de préférence aux quotas d'émission.** Considérant que le transport aérien est responsable de coûts sociaux externes (bruit, pollution, effet de serre, consommation d'énergie fossile...) qu'il faudra bien prendre en compte. Les professionnels du transport aérien ne peuvent échapper à cette responsabilité...

Une avancée importante s'est matérialisée depuis :

Le Parlement européen souhaite inclure l'aviation dans le marché du CO2

Par une large majorité, le Parlement européen a approuvé mardi 13 novembre 2007 le plan de la Commission européenne qui veut inclure le secteur de l'aviation dans le système européen d'échange de quotas de CO2. En 2004, les émissions de gaz à effet de serre (GES) du secteur aérien européen ont augmenté de 7,5% par rapport à 2003, et de 87% par rapport à 1990.

Plusieurs changements ont été apportés au projet initial: la Commission voulait plafonner les allocations à 100% des émissions de la période 2004-2006, le Parlement a ramené cette proportion à 90%. 2011 était la date choisie par la Commission pour l'intégration de tous les vols intra-UE dans le marché du carbone, et 2012 pour les vols vers les aéroports du tiers-monde; pour ces derniers, le Parlement a aussi fixé l'échéance à 2011. Enfin, la Commission voulait faire une exception pour les vols gouvernementaux, finalement rejetée par les eurodéputés.

Enfin, une dernière mesure générale

- **Transparence sur les taxations du transport aérien.** Il convient de fixer des objectifs avec un calendrier précis de maîtrise du trafic aérien en tenant compte des coûts externes. Les taxes mises en place sur le transport aérien pourraient être modulées en fonction de la gêne subie par les riverains, plus fortes si le nombre de personnes subissant les nuisances est important, plus forte si l'avion est bruyant, plus forte si l'heure du mouvement est tardive, voire nocturne. Le montant devra être suffisamment dissuasif pour inciter les compagnies et les différents opérateurs à enfin prendre en compte l'aspect environnemental du problème.

Il y a des solutions pour réduire les nuisances et ainsi protéger la santé et le cadre de vie des populations survolées. Les mettre en place, c'est simplement laisser entrer un peu de considération pour les citoyens dans le modèle « tout économique » du transport aérien.

VI. Conclusion

Les pouvoirs publics n'ont plus le choix, il faut remettre le transport aérien à sa vraie place. C'est une industrie essentielle pour le développement économique mais aussi une industrie contribuant au réchauffement climatique et générant des nuisances très importantes, bruit et pollution affectant la santé des populations survolées, avec enfin, le risque d'une catastrophe majeure dans les zones très urbanisées.

L'Etat devra exercer son rôle d'arbitre pour un véritable développement durable, durable pour tous les acteurs de la vie économique.

Ce dossier présenté au Grenelle de l'Environnement a été rédigé par l'ADVOCNAR avec la contribution de CIRENA, les Amis de la Terre et du Collectif Santé Nuisances Aériennes. Il a été mis à jour le 20 novembre 2007.

Associations environnementales de Roissy CDG et Le Bourget qui soutiennent les propositions de L'ADVOCNAR:

ADERA

ADEV

ADNA 92

AREC

ASSOCIATION DU PARC DE MAISONS LAFITTE

CIRENA

CSNA

DEFENDRE ET PROTEGER L'ENVIRONNEMENT DES BAILLOTAIS

DEFENSE ET SAUVEGARDE DU VIEUX PAYS DE GOUSSAINVILLE

ENVIRONNEMENT 93

LES AMIS DE LA TERRE

LES AMIS DU VIEUX VILLAGE DE ST-PRIX

PARUS'S

SOS SOISY ENVIRONNEMENT

TRANSPARENCE

VIVRE A THIEUX.

