

## ANNEXE AERIEN

*Seule une limitation substantielle du trafic peut permettre de réduire les 3 problèmes associés au transport aérien ;*

*-le bruit, nuisance majeure, mise en avant par les populations et source de problèmes de santé.  
-la pollution atmosphérique. Elle constitue, avec le bruit, un problème grave de santé publique dans les zones aéroportuaires. (NOx...)*

*- Le réchauffement climatique. L'industrie parle couramment de 2% de contribution globale, il s'agit de CO<sub>2</sub> seul et de 1992 la réalité pour 1992 toujours, est entre 4% et 8% incluant les traînées de condensation et autres gaz ( l'écart correspond à l'incertitude sur les cirrus)... et le trafic aura triplé entre 1992 et 2015 !*

### **1. Intensifier les efforts pour que les nouveaux avions soient plus écologiques**

*Cofinancer avec la Commission Européenne et les industriels, le projet ACARE<sup>1</sup> de 1,5 milliard d'€ visant à l'horizon 2020 :*

- *une réduction de la consommation de carburant et des émissions de CO<sub>2</sub> de 50 %*
- *une réduction des émissions d'oxydes d'azote (NOx) de 80 %*
- *une réduction du bruit perçu de 50 % (-10 dB par mouvement)*

*L'Etat pourrait apporter un soutien à ces projets par un accroissement des aides à la recherche.*

*Le projet ci-dessus est un projet à très long terme, il deviendra opérationnel, s'il se réalise, au mieux dans 30 à 40 ans (renouvellement de la flotte) **Il faut impérativement que soit précisé la période de référence pour exprimer les réductions !***

### **2. Inciter les compagnies aériennes à réduire leurs émissions**

#### **a. Mécanisme d'échange de droits d'émission de gaz carbonique (CO<sub>2</sub>)**

*La France soutiendra au niveau européen l'intégration du transport aérien dans un mécanisme d'échange de droits d'émission de CO<sub>2</sub>, déjà adopté pour l'industrie, dans la logique du protocole de Kyoto et encouragera les Etats européens à poursuivre des négociations bilatérales avec les autres Etats en vue de trouver des accords pour la mise en place du système au niveau international.*

#### **b. Instauration d'une taxe sur le kérosène**

*Seule cette mesure peut rétablir une juste concurrence avec les autres modes de transport. La France devra promouvoir cette mesure en Europe. C'est une mise en application du principe « pollueur payeur »*

#### **c. Accélérer la modernisation des flottes**

*Ainsi Air France peut prendre l'engagement de réduire de 20 % ses émissions de CO<sub>2</sub> en 2012 par rapport à 2005, sur la desserte des DOM, sans attendre la mise en place du système international. Ce*

---

<sup>1</sup> Advisory Council for Aeronautics Research in Europe

résultat serait obtenu par un effort très important de modernisation de flotte, ramenant la consommation par passager aux 100 Km à 2,6 litres.

Au-delà des engagements volontaires, des incitations fiscales ou tarifaires pourraient être envisagées pour encourager les compagnies à utiliser des avions récents :

- **Modulation des taxes aéronautiques**
- **Modulation des redevances de contrôle ou aéroportuaires**
- **Attribution prioritaire de créneaux horaires aux « avions propres »**

Plutôt, élimination programmée, avec incitation, des avions les plus bruyants et polluants (« avions propres » semble excessif)

### **3. Optimiser le contrôle aérien pour réduire les consommations et les nuisances**

#### **a. Accélérer la mise en place du ciel unique européen**

Les systèmes de contrôle aérien ont historiquement évolué de façon insuffisamment coordonnée, si bien qu'aujourd'hui il apparaît possible d'améliorer la performance de l'ensemble des systèmes de navigation aérienne européens d'une part par une intégration plus grande de la gestion des espaces aériens nationaux, et d'autre part en modernisant les systèmes techniques. Un ensemble de règlements européens adopté en 2003 a posé les bases de cette modernisation. **Le gain à attendre en terme de consommation est d'environ 15 à 20 %.**

La France est engagée dans un processus de création d'un bloc d'espace fonctionnel commun avec l'Allemagne, les Pays-Bas, la Belgique, le Luxembourg et la Suisse. **Ce projet complexe nécessite d'être soutenu au niveau politique, plus qu'il ne l'a été jusqu'ici.**

Investir 200M€ sur 7 ans dans le programme **SESAR** de 2 milliards d'Euros, qui va permettre de définir les futurs systèmes de contrôle aérien dont la performance contribuera à la fluidité du trafic et à l'optimisation des routes aériennes.

#### **b. Optimisation de la circulation aérienne**

A l'horizon de 2020, différents progrès dans la gestion des vols et des trajectoires peuvent être attendues :

- **Croisière montante** : la méthode consiste à faire voler l'avion en croisière en permanence à son optimum aérodynamique et à la poussée optimum de ses moteurs. Le taux de montée de l'avion est en permanence ajusté ; **le gain de consommation envisageable peut atteindre 5%.**
- **Descente continue** : il s'agit de faire une descente sans aucun palier du début de descente à l'atterrissage. **Un gain de 15 à 20 minutes sur les descentes est parfaitement envisageable.** Cette procédure permet aussi de réduire les nuisances sonores autour des aéroports.

Pour atténuer les nuisances sonores, une ligne directrice générale est de rehausser les trajectoires chaque fois que cela est possible. Ce type de mesure pourrait être annoncé dans la Charte de Roissy.

**Mesure intéressante mais pour 2011 ou 2012 et pas 2020 ce qui semble possible**

### **4. Maîtriser les émissions sur les aéroports**

#### **a. Production et utilisation d'énergie propre**

Les grands aéroports fonctionnent comme des villes. Ils produisent et distribuent de l'énergie à leurs clients. **Aéroports de Paris est en mesure de s'engager sur une réduction des consommations énergétiques par passager de 20 % en 2010, et de 40 % en 2030.**

ADP va intensifier sa politique d'énergie propre (**géothermie à Orly en 2010, économisant 15000t de CO<sub>2</sub>**) et de consommation plus efficace (application systématique de la démarche **haute qualité environnementale pour les futures installations**, par exemple le futur quartier d'affaires « Cœur d'Orly »). Les autres aéroports français s'engagent également dans une politique d'énergie propre (remplacement des groupes électrogènes de secours par une source d'énergie propre fournie par un opérateur électrique).

### **b. Déplacements**

Environ 140 000 personnes travaillent sur les aéroports parisiens. Différentes actions peuvent être prises pour limiter les émissions liées aux déplacements de ces personnels : développement d'un site de **co-voiturage**, utilisation du **metro automatique** local CDG-Val (économie annuelle 2000 t de CO<sub>2</sub>). Les aéroports doivent également poursuivre leur politique d'équipement en **véhicules propres**. ADP s'engage sur une **diminution de 30 % des émissions au Km parcouru d'ici 5 ans**.

Pour ce qui concerne les accès aux aéroports, une politique visant à favoriser les moyens de transport propres peut être mise en place :

- Favoriser le transport en commun par rapport à la voiture individuelle : pour Roissy, il s'agit principalement de **soutenir et d'accélérer le projet de liaison ferrée à grande vitesse avec la capitale CDG-Express**.
- Etudier la possibilité d'instaurer une pastille verte pour les taxis desservant les aéroports, qui leur donnerait une priorité d'accès par rapport à ceux qui ne l'auraient pas.

Enfin, en ce qui concerne les déplacements des avions, il est envisageable par une meilleure gestion de la plate-forme **d'économiser 10 % de temps de roulage**. La réduction moyenne d'une minute de roulage par avion au départ sur une année permet d'économiser 10 000 tonnes de CO<sub>2</sub>. **32 M€ vont être investis dès 2008** pour une nouvelle voie avion à cet effet.

### **5. Intermodalité et report modal**

Le report de trafic aérien à courte distance vers le rail, lorsqu'il existe une offre ferroviaire à grande vitesse alternative est un objectif à considérer. Les moyens d'y arriver reposent essentiellement sur l'offre, l'incitation économique par exemple par la taxation du carburant étant très controversée.

**Le développement de lignes ferroviaires à grande vitesse est le plus sûr moyen de provoquer ce report modal**. Sur les lignes existantes, où le report est déjà largement effectué (par exemple Strasbourg – 60 %), l'application d'une taxe renchérissant le prix du billet n'aurait qu'un effet limité, et surtout, si elle n'était appliquée que sur des vols domestiques français, se traduirait par un report sur d'autres destinations européennes lorsqu'il s'agit de passagers en correspondance à Paris. Par ailleurs, les compagnies disent qu'elles feraient le plein à l'Étranger.

Néanmoins, **Air France considère que le développement de l'offre TGV peut lui permettre d'atteindre un objectif de -5% d'émissions de CO<sub>2</sub> à l'horizon 2012 sur le transport aérien domestique**. La compagnie pourrait aborder le report modal différemment si elle était autorisée à commercialiser des trajets en train dès 2010.

### **6. Réduction des nuisances pour les populations dans la zone des aéroports.**

*Il s'agit principalement de Roissy CDG où 2 millions de personnes sont concernées par l'exposition au bruit et à la pollution atmosphérique émise par les aéronefs.*

*a. Arrêt des vols de nuits sur Roissy CDG et le Bourget: Cette mesure figure en bonne place dans les conclusions du groupe 3, proposée par toutes les ONG et fortement soutenue par la Région Ile de France*

*b. transfert du fret ou partie du fret de Roissy CDG à l'aéroport de Vatry*  
*Le Plan d'Exposition au Bruit de Vatry comporte 2 000 fois moins de population que celui de CDG. Cette proposition implique une connexion TGV fret entre les 2 aéroports*

*c. L'amélioration de l'emport moyen des avions à CDG.*  
*Il reste très faible à CDG (105 passagers par avion). L'aéroport de Tokyo a un emport 2 fois plus important, donc 2 fois moins de mouvements pour un trafic donné. Un emport moyen de 150 permettrait de réduire de 30 % le nombre de vols.*

*d. le plafonnement des mouvements de Roissy CDG au niveau 2004*  
*Ce qui laisserait, une fois le fret parti avec d'autres mouvements qui pourraient trouver une place naturelle sur d'autres aéroports (vols militaires, humanitaires), une marge de manœuvre pour le développement du trafic de passagers.*