Saint-Prix, le 9 mars 2017

Communiqué de presse

Plan de Protection de l'Atmosphère Ile-de-France
Groupe de travail Transport aérien : la montagne accouche d'une souris !

Les représentants de la Convergence Associative[1] qui luttent pour une réduction des nuisances aériennes en Ile-de-France ont enfin été intégrés aux réunions du groupe de travail PPA transport aérien piloté par la Fédération Nationale de l'Aviation Marchande (FNAM) et la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC).

Une liste de mesures a été proposée d'entrée par la DGAC pour que rien, surtout, ne vienne perturber le trafic aérien en Ile-de-France : celles-ci s'attaquent uniquement à une partie très réduite des émissions d'oxydes d'azote (NOx) et de particules fines des avions au sol, et aucunement à la pollution dans le reste du cycle LTO[2]. Aussi insignifiantes qu'inopérantes, ne faisant pas l'objet de mesures réglementaires, elles ne devraient réduire que de 3% la pollution aux NOx due au transport aérien dans le cycle LTO à l'échéance du PPA, alors que la croissance du trafic annoncée par ADP dans la Presse économique devrait, au fil de l'eau, l'augmenter de près de 30%[3].

Les propositions de mesures des associations, novatrices par rapport au PPA-IDF de 2013 et seules porteuses d'efficacité pour véritablement réduire les émissions polluantes, n'ont absolument pas été prises en compte.

Aucun objectif sérieux de réduction des émissions du transport aérien n'a été fixé comme base de travail. En toute logique et par soucis d'équité, **toutes les sources d'émission polluantes en Ile-de-France devraient viser une réduction identique en termes de pourcentage**, correspondant à l'objectif à atteindre, qui est de faire cesser les dépassements chroniques des normes européennes.

Il est logique d'appliquer des mesures coercitives au transport routier. L'équité impose qu'il en soit de même pour le transport aérien amené à croître en Ile-de-France, en nombre de passagers mais également en nombre de mouvements d'avions. Tandis que la DGAC réfute l'augmentation du nombre de mouvements à court et moyen terme, Augustin de Romanet, PDG de Paris Aéroports, investit dans des travaux colossaux à Paris-Orly et Paris Charles-de-Gaulle, affichant des perspectives d'augmentation du trafic passagers qui ne pourront pas longtemps être gérées uniquement par l'augmentation de l'emport moyen. En parallèle, un rapport de la Commission Européenne[4] indique pour l'Europe une fourchette d'augmentation de NOx du trafic aérien entre 43% et 61% en 2035.

Sans un plafonnement du trafic aérien en Ile-de-France allié à l'utilisation imposée de flottes moins polluantes, et complété par des procédures d'approche en descente continue et des mesures réglementaires de réduction des émissions au sol, il est clair que la part des émissions du transport aérien en Ile-de-France va augmenter..

Nous refusons de cautionner des mesures inefficaces, choisies par la DGAC sous la pression du lobby aérien, et nous dénonçons une vision à très court terme des pouvoirs publics, qui en accordant de façon complaisante une absence de contraintes au transport aérien, mettent gravement en danger la santé et le bien-être de millions de franciliens.

Contact : Patric Kruissel 06 08 04 28 25
Luc Offenstein 06 82 10 32 04

[1] La Convergence Associative pour la réduction des nuisances aériennes en Ile-de-France est constituée de plus de 174 associations et collectifs concernés par les nuisances aériennes, la protection de l'environnement et le cadre de vie.
[2] Cycle LTO : atterrissage, roulage, décollage, en dessous d'une altitude de 915 mètres.
[3] Pourcentages calculés par la Convergence Associative et présentés lors des GT des 6 septembre et 4 novembre 2016. 3% correspondent aux gains espérés, APU et GLD (respectivement 10 et 20% des émissions actuelles) rapportés au total LTO. Presque 30% correspondent à l'augmentation du trafic selon les déclarations ADP à la Presse économique, en considérant inchangées d'ici 2020 les caractéristiques d'émission NOX de de la flotte.
[4] https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/european-aviation-environmental-report-2016-72dpi.pdf