

La grande indulgence des Pouvoirs Publics face au lobby du transport aérien.

L'examen de la loi Grenelle 1 révèle, dans son volet transport, des objectifs ambitieux de réduction des émissions et du bruit pour le transport aérien (Article 12). Les attentes, l'espoir de progrès ne résistent pas à un examen attentif des engagements.

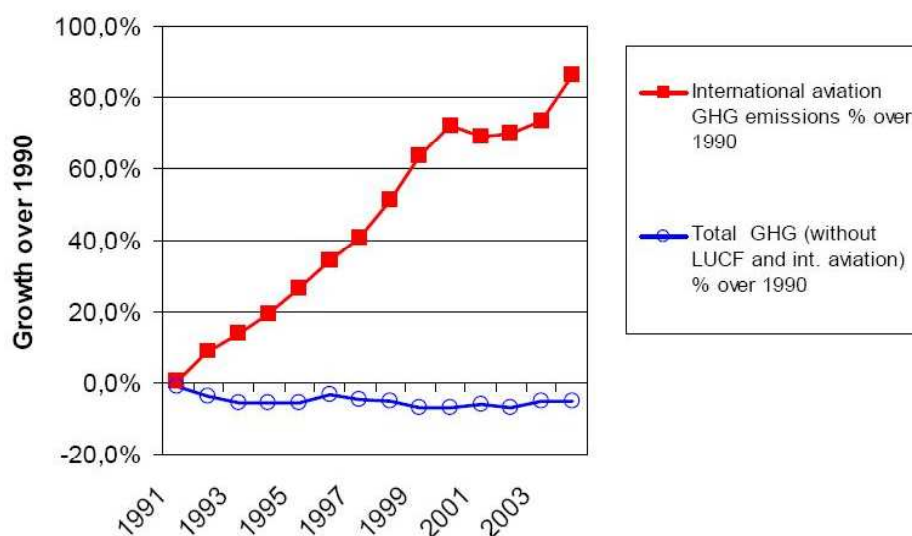
Cet exemple met en évidence la capacité du lobby aérien à désinformer et manipuler afin de poursuivre, sans contrainte, la croissance du trafic.

En fait, l'industrie du transport aérien est dans son rôle en défendant ses intérêts par tous les moyens, lobbying, désinformations, omissions, promesses et autres manœuvres dilatoires. Ce qui pose question c'est le rôle de l'Etat qui, en dépit de la qualité de ses ingénieurs, relaie, sans grande curiosité les promesses du lobby. Les pouvoirs publics ne jouent pas le rôle de défense de l'intérêt général, de la qualité de vie et de la santé des citoyens, de la défense de la planète et plus essentiellement, d'arbitre objectif entre les différents intérêts. Pourtant les enjeux sont énormes, La France et l'Union Européenne se sont engagés à diviser par quatre leurs émissions de gaz à effet de serre en 2050 par rapport à 1990. Il n'est plus possible d'accepter que tous les efforts réalisés par les autres industries, soient annihilés par la croissance sans contrainte du transport aérien.

Notre association, l'ADVOCNAR a interrogé le Secrétaire d'État aux Transports, M. Dominique Bussereau au mois de novembre sans réponse ce jour. (Voir copie du courrier)

Le graphique (1) ci-dessous illustre l'évolution relative des émissions de gaz à effet de serre de l'aviation et des autres secteurs en Europe (EU 25) de 1990 à 2004 !

Development of EU-25 international aviation GHG emissions



LOI GRENELLE 1,

Le transport aérien s'engage à des améliorations très significatives concernant les émissions et le bruit d'ici à 2020. Cet engagement figure dans la « Convention sur les engagements pris par le secteur du transport aérien dans le cadre du Grenelle de l'Environnement » qui a été signée par Jean-Louis Borloo, Dominique Bussereau, Nathalie Kosciusko Morizet et les principaux représentants du transport aérien en janvier 2008. Il est repris dans la loi Grenelle 1, article 12. « En coordination avec les entreprises du secteur aérien, l'Etat intensifiera l'effort de recherche dans le domaine de l'aéronautique civile. »

De quoi s'agit-il ?

A l'horizon 2020, la recherche aéronautique poursuit des objectifs très ambitieux consistant à réduire les incidences environnementales des avions :

- Réduire la consommation de carburant (1) et donc les émissions de gaz carbonique (CO₂) de 50 % par passager-kilomètre ;
- Réduire les émissions d'oxydes d'azote (NO_x) de 80% ;
- Réduire le bruit perçu de 50%.

Ces objectifs agrègent plusieurs programmes de recherche concernant aussi bien l'optimisation de la circulation aérienne que l'amélioration proprement dite des aéronefs et, s'il est indéniable que les constructeurs d'avions font des progrès, ceux ci sont malheureusement bien insuffisants, pour compenser la croissance du trafic.

Des fonds publics financeront une partie des programmes. L'enjeu du réchauffement climatique, de la protection de la santé des populations victimes du bruit et de la pollution aurait dû inciter les pouvoirs publics à un examen minutieux du projet.

Pourtant, en regardant de près, nous pouvons nous interroger sur l'absence désarmante de sens critique ou simplement de travail d'évaluation de notre autorité publique :

- pas de période de référence,
- pas d'explication concernant les technologies envisagées,
- en 2020, s'agit-il des résultats de la recherche ou bien d'avions en service ? Ce n'est pas du tout la même chose.
- quant aux NO_x, plus c'est gros plus ça passe.

Avec la réduction des NO_x nous sommes au cœur de la manipulation. En effet les motoristes interrogés confirment que ces polluants, résultant de la combustion du kérosène, sont malheureusement liés à l'optimisation des moteurs, pression et température, visant à la réduction de la consommation. Les recherches pour améliorer ce point n'ont pas donné, à ce jour, de résultats convaincants en terme d'efficacité et de sécurité opérationnelle et 2020 c'est demain pour le développement aéronautique...

Alors pourquoi annoncer une réduction aussi spectaculaire de l'émission d'oxydes d'azote (NO_x) ?

- les NO_x (essentiellement NO et NO₂) émis par le transport aérien en altitude, contribuent largement au réchauffement climatique via la formation d'ozone troposphérique (O₃). Le lobby continue à le nier mais cela devient de plus en plus difficile.
- les NO_x, soit directement soit transformés en ozone, constituent un problème de santé publique majeure, causant maladies pulmonaires et cardio-vasculaires. Les hospitalisations en

urgence d'enfant de moins de 15 ans pour crise d'asthme augment de 6% par an en Ile de France. AirParif a publié une carte montrant la situation de dépassement chronique des normes autour de Roissy CDG en 2010.

-- Les pays développés ont décidé de s'attaquer à ces polluants. La technologie est opérationnelle, elle transforme les NOx, en présence d'un catalyseur et d'un additif (NH₃), en azote (80 % de l'air que nous respirons) Les industries concernées, pétrochimie, énergie, cimenteries, incinérateurs, etc. ainsi que les transports routiers diesel (depuis fin 2006 en Europe et début 2010 aux Etats-Unis) s'équipent. L'automobile diesel devrait suivre d'ici cinq ans. Les émissions de NOx ont baissé de 36% en EU 25 de 1990 à 2007, hors aviation ! Le système catalytique ne peut être installé sur les avions ! Cela signifie que l'aviation va se retrouver rapidement sous les projecteurs avec l'accusation d'atteinte à la planète et à la santé publique. Cette promesse de réduire de 80% les émissions de NOx permettra au transport aérien de gagner quelques années de libre pollution. Bien triste résultat en vérité...

Notre administration compte de brillants ingénieurs, alors comment expliquer l'absence d'analyse critique de la part de l'État qui s'engage à réduire les pollutions et les nuisances des différents modes de transport dans le cadre de la loi Grenelle 1...

(1) l'ICCT a publié une étude fin novembre 2009 montrant la quasi stagnation de la consommation de kérosène sur les deux dernières décades

The study, 'Efficiency Trends for New Commercial Jet Aircraft 1960-2008', can be downloaded from the [ICCT website](#).

Alain Peri

VP UECNA (union européenne contre les nuisances aériennes)

VP ADVOCNAR (Association contre les nuisances de Roissy CDG)

06 07 73 08 24

Pour illustrer le propos sur les émissions de NOx

Presentation DRIRE Idf nov 2009 (JDLE)

L'année 2008 a également vu se poursuivre la tendance à la baisse des émissions polluantes d'origine industrielle. Ainsi, les émissions d'oxydes d'azote (NOx) ont été pratiquement divisées par deux entre 2001 et 2008 (14.230 tonnes) et celles de dioxyde de soufre par trois. «Cela s'explique en partie par une baisse d'activité, mais aussi par des améliorations des process industriels. Depuis 2004, les incinérateurs ont ainsi divisé par quatre leurs émissions.» L'interdiction des centrales à charbon d'ici 2015 devrait contribuer à faire encore baisser les émissions. Pourtant la qualité de l'air reste mauvaise, respectivement 3,2 millions et 1,3 million de Franciliens étant exposés à des taux de pollution supérieurs aux valeurs limites européennes en NOx et particules fines de l'air. Cela s'explique par la part, désormais prépondérante, des autres sources de pollution (transport et secteur résidentiel tertiaire). Pour les NOx par exemple, la part de l'industrie s'élève à 15%, celle du trafic routier à 53% et celle du chauffage à 19%. L'aviation est oubliée.