

Plan de protection de l'atmosphère pour l'Île-de-France

ENQUETE PUBLIQUE – POSITION ADVOCNAR

L'ADVOCNAR est la principale association de défense de la qualité de la vie et de la santé des populations survolées contre les nuisances aériennes des aéroports de Paris Charles de Gaulle et Le Bourget.

Introduction

Un premier Plan de Protection de l'Atmosphère pour l'Île-de-France a été adopté en décembre 2006, et couvrait la période 2005-2010 : il visait principalement la réduction des émissions d'origine industrielle. Ce PPA n'a pas fait la preuve de son efficacité : en effet, la région Île-de-France connaît de façon chronique des dépassements des valeurs limites réglementaires en dioxyde d'azote (NO₂) et en particules fines (PM₁₀) notamment.

Ces dépassements, et ceux qui surviennent dans d'autres régions françaises, valent d'ailleurs à notre pays une procédure de contentieux avec la Commission européenne.

L'impression générale donnée par le projet de Plan de Protection de l'Atmosphère pour l'Île-de-France, soumis à enquête publique, est un ensemble de petites mesures, évitant systématiquement les vrais sujets. Un bon exemple est celui des groupes électrogènes (mesure réglementaire 5) : Qu'est-ce que représente leurs émissions par rapport à celles des véhicules diesel ? Véhicules diesel que les pouvoirs publics, jusqu'à un passé très récent, ont continué à promouvoir malgré les études et avertissements venant de tous les coins du monde et démontrant les conséquences sur la santé publique. Encore une spécificité française....

L'ADVOCNAR, dans la suite de ce mémo, s'intéressera aux émissions du transport aérien en Île-de-France. Là encore, nous sommes dans l'évitement et dans le déni, le groupe électrogène par rapport au transport diesel ! Le PPA dans sa mesure réglementaire 10 ne s'intéresse qu'à l'accessoire : l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance (APU) pour les avions en stationnement. Même si l'on ajoute la mesure d'accompagnement 4 nous resterons à côté du vrai sujet : L'hyper concentration du trafic aérien sur l'Île-de-France et ses conséquences sur la santé des populations. Il représente 60% du trafic national, sur 2.2% du territoire regroupant 20% de la population....

Dans la suite de ce mémo nous nous intéresserons principalement aux émissions d'oxydes d'azote (NO_x) du transport aérien, critère le plus exemplaire de la situation. (les NO_x, principalement NO et NO₂ sont mesurés en NO₂ dans les évaluations) -

Rappels essentiels

Tout d'abord il faut rappeler **la similitude du kérosène avec le gazole. Donc avions égale diesel.** Les émissions problématiques sont les oxydes d'azote (NO_x), les particules fines (PM) et les composés organiques volatils (COV).

Le lobby du transport aérien cherche, par tous les moyens, à détourner l'attention ou à minimiser les émissions générées par le trafic aérien et ce dans tous les domaines, que ce soit pour les gaz à effet de serre ou, pour le sujet qui nous intéresse ; les émissions affectant la santé publique.

Minimiser

Les émissions polluantes du transport aérien sont établies sur la base d'une norme fixée par l'OACI (Organisation de l'Aviation Civile Internationale), c'est le plus puissant lobby international. Elles sont calculées pour un cycle LTO (Landing & Take Off): Atterrissage, roulage, décollage. Or ce cycle ne prend en compte que les émissions en dessous de 3000 pieds (915m). Au-delà, miracle, plus rien !

Pourtant même si la dispersion, au dessus de 3000 pieds, est plus complexe à analyser, les émissions sont bien là. Les NOx et les particules fines se retrouveront quelque part ou les NOx réagiront avec les COV ou le CO, sous l'effet des rayonnements solaires, pour former de l'ozone... Le bon sens, et l'honnêteté scientifique pourrait justifier de prendre en compte les émissions dans la couche basse de l'atmosphérique dite troposphérique soit jusqu'à 33 000 pieds (c'est aussi l'altitude de croisière des avions). Prenons simplement 10000 pieds (3050 mètres) . **Cela signifie que les émissions du transport aériens de NOx et de particules sont sous évaluées d'un facteur 3 environ! Pourtant le PPA ne va s'intéresser qu'aux APU !...**

Détourner l'attention

Restons sur le thème des NOx. 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. » Il est indiqué un objectif ambitieux de réduction des émissions de NOx de 80 % à horizon 2020 associés d'ailleurs à des réductions de 50 % de la consommation de carburant par passager/kilomètre et du bruit perçu.

De fait il n'y a pas de période de référence, pas d'indications concernant les technologies, on ne sait pas si 2020 c'est le résultat de la recherche ou bien des avions en service. On peut s'interroger sur l'absence désarmante de sens critique ou simplement de travail d'évaluation par notre autorité publique :

Avec la réduction de 80% pour les NOx, plus c'est gros plus ça passe ! 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 réduire les NOx dans ce contexte n'ont pas donné, à ce jour, de résultats vraiment convaincants en termes d'efficacité et de sécurité opérationnelle et 2020 c'est demain pour le développement aéronautique...

Alors pourquoi annoncer une réduction aussi spectaculaire des émissions d'oxydes d'azote (NOx) ?

--les NOx (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 émissions de NOx, soit directement soit transformés en ozone, constituent un problème majeur de santé publique, causant asthme, 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. (*Voir aussi en annexe, la carte qu'AirParif a publiée montrant la situation de dépassement chronique des normes autour de Roissy CDG en 2010*). L'AEE (agence européenne pour l'environnement) a publié en juin 2011 un rapport indiquant que l'ozone troposphérique est l'un des polluants les plus nocifs en Europe.

--Les pays développés ont décidé de s'attaquer à ces polluants. La technologie est opérationnelle (SCR), 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, norme EuroV et début 2010 aux USA) s'équipent. Un avion moyen courrier dans le cycle LTO émet autant de NOx que 17 camions gros porteurs parcourant 100kms (Airparif)!. L'automobile diesel devrait suivre d'ici 2015 2016. Les émissions de NOx ont baissé de 36% en EU 25 de 1990 à 2007, hors aviation ! Le rapport d'Enquête Publique indique que les émissions de NOx des incinérateurs en Ile de France ont baissé de 89% de 2007 à 2009 avec la mise en place de SCR (p33).

Le système catalytique ne peut pas 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...

Mesure réglementaire 10 : mettre en œuvre la réglementation limitant l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance (APU) lors du stationnement des aéronefs sur les aéroports de Paris – Charles de Gaulle, Paris - Orly et Paris – Le Bourget

C'est une mesure de détournement d'attention, pilotée par le lobby aérien.

Bien sûr qu'il faut prendre toutes les mesures possibles pour réduire les émissions des avions en stationnement en remplaçant les APU par des sources d'énergie moins polluantes. Les APU représentent, d'après le rapport 10% des émissions de NOx en 2008 de Roissy CDG et le cycle LTO actuel 78% alors que c'est notoirement sous- évalué !

Propositions d'Actions

Le transport aérien est une source très importante de la pollution en Île-de-France. Il faut donc poser le problème et mettre en place les moyens pour réduire l'exposition de millions de personnes.

Mesure des émissions du transport aérien

Tout d'abord reconnaître que le cycle LTO ne reflète pas les émissions réelles du transport aérien en zone proche des aéroports. Adopter en France et proposer à la commission européenne de retenir comme limite d'altitude non pas 3000 pieds mais 10000 pieds. Faire réévaluer sur ces bases les émissions du transport aérien.

Prendre aussi en compte pour l'Île-de-France l'aéroport du Bourget ignoré dans les évaluations d'Airparif ainsi d'ailleurs que les multiples aérodromes et héliports

Réduire les émissions

Stimuler l'introduction d'avion moins polluant par une taxation spécifique sur les NOx comme en Suisse. Cette mesure était envisagée en 2008 par des députés européens pour contourner la non taxation du kérosène sur le plan international. Il faut la relancer.

Plafonner le trafic en Île-de-France, seul moyen d'obtenir une baisse des émissions. En effet la croissance estimée du trafic à 20 ans annihilera toutes les améliorations techniques sur les avions. Cette mesure introduira le cercle vertueux de l'augmentation du nombre de passagers par vol. Dans le rapport d'enquête, les émissions de NOx et autres polluants, validées par la DGAC, sont en hausse entre 2008 et 2020. Qu'en est-il des promesses du Grenelle 1 validés par la même DGAC? *Sur la même période, les émissions de NOx du trafic routier qui représente en 2008 50% du total seront divisées par deux ! Les autres secteurs baissent ou stagnent.* Le trafic aérien représentera donc en 2020 la part prépondérante des émissions de NOx et donc des précurseurs d'ozone...

Taxer le kérosène et augmenter la TVA avec deux objectifs :

Enchérir le transport par avion et supprimer ainsi un biais de concurrence par rapport aux autres modes de transport comme le train.

Appliquer le principe « pollueur payeur » pour financer les coûts externes, conséquences de la pollution et les nuisances sonores : santé publique, perte de valeur immobilière, impact général sur l'environnement.

Appliquer la mesure réglementaire 11 de diminution des émissions en cas de pointe de pollution au transport aérien. (Voir le commentaire en annexe)

Prendre en compte le problème global de pollution et pas simplement un élément de détail. Exemple de la **réduction du roulage** dans les mesures d'accompagnement (voir annexe mesures d'accompagnement AC 4)

La réduction des émissions au roulage doit faire partie du Plan de Protection de l'Atmosphère mais par des techniques innovantes et efficaces comme l'intégration de moteurs électriques dans les trains d'atterrissage ou l'utilisation de tracteurs auxiliaires.

Fixer un cadre réglementaire pour la pollution établie sur la base des recommandations de l'OMS.

Conclusion

Nous ne pouvons que dénoncer ce Plan de Protection de l'Atmosphère révisé qui ne prend en compte que des mesures uniquement destinées à détourner l'attention. Les problèmes importants sont ailleurs, ils ne sont pas abordés.

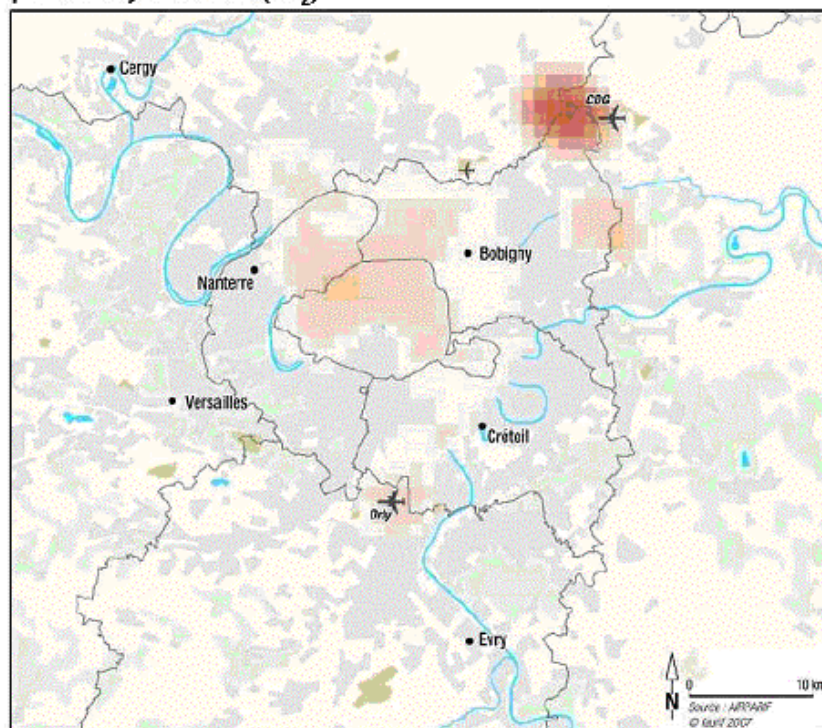
Que ce soit la mesure réglementaire proposée ou les mesures d'accompagnement, elles sont dérisoires et insignifiantes par rapport au vrai sujet : Les émissions polluantes du trafic aérien en Île-de-France qui concentre 60 % du trafic commercial national sur une région représentant 2 % du territoire et habitée par près de 20 % de la population française. Le lobby du transport aérien réussit à minimiser la pollution et à détourner l'attention. C'est flagrant dans ce plan de protection de l'atmosphère.

Les pouvoirs publics doivent jouer un rôle d'arbitre, indépendant des lobbies et protéger la santé des citoyens. Faute de quoi, ils s'exposent à prendre la responsabilité d'un désastre sanitaire d'une bien plus grande ampleur que celui de l'amiante ou du Médiateur.

A. Peri VP ADVOCNAR

ANNEXES

Risque potentiel de pollution chronique à l'horizon 2010* par le dioxyde d'azote (NO₂)



Données en %



*Risque de dépassement de l'objectif de qualité relatif au NO₂ à l'horizon 2010 avec les mesures du plan de protection de l'atmosphère (météorologie favorable)

Commentaires

Mesure réglementaire 11 : diminuer les émissions en cas de pointe de pollution

« En cas de dépassement du seuil d'alerte, le Préfet de Police et les Préfets de départements décident de la mise en oeuvre de mesures visant à réduire les émissions de polluants atmosphériques (NOx, PM10, O3 et SO2) dues aux transports et à l'industrie »....

Dans le cadre de la loi Grenelle 2, un amendement proposé par le député Didier Gonzales a été voté. Il stipule qu'en cas de pics de pollution le trafic aérien devra être réduit comme c'est le cas pour tous les autres modes de transport et les industries. Le décret d'application n'a pas été promulgué. Quand on questionne la DGAC, l'argument est que l'on ne peut pas perturber le trafic pour les passagers. Pourtant le contrôle aérien (DGAC) n'est pas gêné de bloquer le trafic parce que quelques contrôleurs risquent d'être mutés d'Orly à Roissy ! Qu'est-ce qui est important ? Sur quels critères les décisions publiques sont-elles prises ?

Mesure accompagnement AC 4 : Réduire les émissions des plates- formes aéroportuaires

Description de la mesure

L'objectif de cette mesure est de définir, conjointement avec les acteurs du secteur aéroportuaire (ADP, Fédération Nationale de l'Aviation Marchande et la DGAC) des mesures ou des objectifs permettant de réduire les émissions polluantes sur les plates- formes aéroportuaires, notamment en ce qui concerne :

- les émissions pendant le roulage des avions,
- l'utilisation de moyens de substitution fixes ou mobiles aux auxiliaires de puissance des avions (APU) (conformément à l'arrêté ministériel du 27 juillet 2012 sur le sujet),
- gestion des flottes (véhicules et engins au sol),
- Plan de Déplacements entreprises (PDE) et Inter- Entreprises (PDIE),
- l'information sur les transports en commun à destination des voyageurs,

La liste des mesures ci-dessus est explicite. On est à nouveau dans le détournement d'attention par rapport au vrai problème qui est la pollution des avions.

L'ADVOCNAR souhaite attirer l'attention sur une manière biaisée de traiter un problème comme les émissions pendant la phase de roulage.

Les professionnels, compagnie aérienne, ADP sont d'accord sur l'intérêt de réduire cette phase pour une raison évidente, cela permet une économie de carburant et donc aussi une réduction de pollution. Cependant à Roissy CDG, le problème n'est pas si simple. Les principaux terminaux sont plus proches des pistes sud. Ceci a conduit à modifier l'équilibre de l'utilisation des pistes entre le Nord et le Sud pour concentrer quasiment 60 % du trafic sur les pistes sud. Problème ! Cela conduit à déporter le trafic sur la partie la plus peuplée ! Le plan d'exposition au bruit (PEB) des pistes sud représente 420 000 personnes pour 200 000 pour les pistes nord. La petite économie de roulage va conduire à exposer au bruit et à la pollution des centaines de milliers de personnes supplémentaires !

la réduction des émissions au roulage doit faire partie du plan de protection de l'atmosphère mais par des techniques innovantes et efficaces comme l'intégration de moteurs électriques dans les trains d'atterrissage ou l'utilisation de tracteurs auxiliaires.