

## AVIS sur le projet de PPA-IDF 2022-2030

(Plan de Protection de l'Atmosphère)

### Suggestions d'arguments

suite à l'analyse par l'ADVOCNAR du dossier d'enquête publique sous l'angle de l'impact négatif du secteur aérien en termes de pollution de l'air et des actions possibles visant à améliorer la qualité de l'air afin de protéger notre santé.

#### Situation globale :

- Notre région est en dépassement chronique des valeurs-limites pour la qualité de l'air prescrites par la directive européenne.
- Elle fait partie des 2 régions dont la qualité de l'air ne s'est pas suffisamment améliorée.
- La pollution de fond dépasse les valeurs-guides de l'OMS, cette situation présente un maximum de risques pour la santé humaine.
- Une fois de plus, la France est montrée du doigt pour son absence de respect des normes environnementales qui ne cessent de se dégrader.
  - Le 12 juillet 2017, l'Etat français a été condamné par le Conseil d'Etat pour son inaction à améliorer la qualité de l'air en France. En 2021, l'Etat a été mis sous astreinte pour défaut d'action. Actuellement cette mise sous astreinte concerne encore deux régions dont l'Ile-de-France.
  - L'Etat français a été mis plusieurs fois en demeure par la Commission Européenne pour non-respect de la Directive 2008/50/CE qui fixe les limites à ne pas dépasser concernant différents polluants : oxydes d'azote (NOx), particules fines PM<sub>10</sub> et PM<sub>2,5</sub>.
  - L'Etat français a ensuite été mis deux fois en demeure d'exécuter la décision de la CJUE (Cour de Justice de l'Union Européenne) suite à son arrêt de 2019 concernant le dépassement des valeurs-limites pour les oxydes d'azote et risque une lourde condamnation.
- Il faut agir de façon urgente sur tous les secteurs polluants. La protection de notre santé est en jeu.

#### Pollution du secteur aérien :

- Le secteur aérien est le 2<sup>e</sup> pollueur d'Ile-de-France aux oxydes d'azotes avec 11% des émissions d'oxyde d'azote recensées pour la région en 2019 (chiffres Airparif). Il est le seul secteur à avoir augmenté ses émissions de 18% entre 2005 et 2019, tandis que les autres secteurs ont baissé leurs émissions sur la même période : moins 58% pour le transport routier, moins 49% pour le secteur résidentiel.
- L'aéroport Roissy-Charles de Gaulle est responsable à lui seul de 45% des oxydes d'azote liés aux aéroports franciliens.
- L'étude Airparif publiée le 28 février 2024 « Le trafic aérien engendre une augmentation des niveaux de particules ultrafines à proximité des aéroports » révèle des concentrations inquiétantes de particules ultrafines à proximité de l'aéroport, dans un secteur habité. Les particules ultrafines sont les plus nocives et aucun seuil n'a encore pu être fixé faute de connaissance exacte des effets sur la santé. Une concentration semblable au périphérique parisien est mesurée à 1 km de l'aéroport. A cette distance sont situées des villes comme Le Mesnil-Amelot ou Roissy en France. Une surconcentration est mesurée à 5 km de l'aéroport, due au trafic aérien et au trafic routier induit. A cette distance sont situées des villes comme Villepinte, Mitry-Mory, Louvres, Goussainville, Vaudherland, Gonesse.

#### **Pollution de l'air et risques pour la santé :**

- La pollution de l'air provoque des atteintes à notre santé : bronchiolites, cancers, maladies cardiaques, allergies ...
- La pollution de l'air est responsable de milliers de morts en Ile-de-France chaque année :
  - 3680 décès attribués à une exposition prolongée au NO<sub>2</sub> (chiffres ORS 2019)
  - 6260 décès attribués à une exposition prolongée aux PM<sub>2,5</sub> (chiffres ORS 2019)
- Les avions sont responsables d'émissions polluantes similaires à celles des moteurs diesel : oxydes d'azote, particules fines et ultrafines, composés organiques volatils, ...
- Sous l'effet du rayonnement solaire, les oxydes d'azotes se transforment en ozone troposphérique dangereux pour la santé, provoquant des irritations oculaires, de la toux et l'altération de la capacité respiratoire.
- Il y a une absence d'égalité dans les expositions environnementales et dans les territoires qui composent l'Ile-de-France : les villes aux abords des aéroports et/ou qui sont survolées combinent pollutions de l'activité aéroportuaire, pollutions dues aux engrais chimiques, pollutions à proximité des routes.

#### **Actions insuffisantes du secteur aérien :**

- Comme pour le précédent Plan de Protection de l'Atmosphère, les actions minimales de réduction des émissions polluantes du secteur aérien du PPA-IDF 2022-2030 concerneront uniquement la pollution au sol : limitation du roulage des avions, limitation de l'usage des APU (Auxiliaires de Puissance) et utilisation d'engins de pistes électriques. Les émissions d'oxyde d'azote augmenteront de 9,2 % d'ici à 2030.
- Avec la pollution au sol, le PPA-IDF 2022-2030 s'attaque à seulement 12% des émissions du secteur aérien officiellement recensées par Airparif.
- Concernant l'optimisation du roulage et une possible baisse de 10% de la consommation d'ici à 2030, c'est un leurre car le roulage a déjà été optimisé à Orly et Roissy, et compte-tenu de l'augmentation du trafic prévue, il ne pourra pas l'être plus.
- On nous annonce tranquillement que les émissions d'oxydes d'azote du secteur aérien augmenteront de + 9,2 % entre 2018 et 2030.
- Le secteur affiche une perspective d'augmentation du trafic de 10% d'ici à 2030.
- Je constate dans la « fiche méthodologique aérien » que les émissions d'oxyde d'azote (NOx) du secteur poursuivront leur augmentation de façon très nette entre 2018 et 2030.
- Le PPA-IDF 2022-230 met la priorité sur des actions permettant une baisse des émissions du trafic routier et du chauffage individuel au bois, principales sources de pollution en Ile-de-France d'après les documents : le secteur aérien étant le 2<sup>e</sup> pollueur d'Ile-de-France aux oxydes d'azote, des actions efficaces doivent également être prises en priorité.
- Le secteur aérien ne peut pas échapper seul aux mesures de réduction et compromettre les efforts réalisés dans tous les autres domaines. Il doit faire sa part, d'autant plus que les 2/3 du trafic sont dus aux voyages d'agrément, activité facilement évolutive et nettement moins essentielle que le transport routier, les secteurs résidentiel et tertiaire ou encore la branche énergie.
- Tous les autres secteurs, dont le transport routier et le secteur résidentiel, présentent des émissions à la baisse, le secteur aérien doit faire sa part.

**Avis à formuler en conclusion :**

Pour toutes ces raisons, je rends un AVIS DÉFAVORABLE au projet de Plan de Protection de l'Atmosphère Ile-de-France 2022-2030.

**Propositions d'actions pour le secteur aérien :**

Mesures principales :

- Pour ma santé et celle de mes concitoyens, j'exige une réduction du trafic de l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle à court terme, soit un plafonnement à 440 000 mouvements d'avions par an, seule mesure réellement efficace pour faire baisser rapidement les émissions et la pollution locale dont les avions sont responsables. Des mesures de réduction du trafic devront également être prises à Orly et au Bourget pour les mêmes raisons : plafonnement à 200 000 mouvements d'avions par an à Orly, et 50 000 mouvements d'avions au Bourget.

#### Mesures complémentaires :

- Mettre en place l'atterrissage en descente continue généralisé pour Orly et Roissy CDG afin de réduire la consommation de carburant et les émissions polluantes. Cette mesure réduira également les gaz à effet de serre et la pollution sonore.
- Evaluer de façon objective et complète la pollution chimique due au transport aérien en Ile-de-France sans limite d'altitude. Actuellement cette pollution n'est évaluée que jusqu'à 915 mètres d'altitude.
- Appliquer les lignes directrices de l'OMS concernant la qualité de l'air, plus exigeantes et plus protectrices pour la santé.
- Contraindre le renouvellement accéléré des flottes d'avions par le biais de mesures réglementaires, afin de favoriser des avions moins polluants
- Appliquer la mesure de restriction du trafic aérien en cas de pic de pollution prévue à l'article L223-1 du Code de l'Environnement : en cas de pic de pollution prolongé, le trafic aérien pourra être restreint comme c'est le cas pour le trafic routier.
- Fixer clairement les objectifs de réduction des émissions polluantes à atteindre pour le transport aérien.