



## **CONTRIBUTION SUR LE PROJET DE PLAN DE PROTECTION DE L'ATMOSPHÈRE (PPA) 2022-2030 DE LA RÉGION ÎLE-DE-FRANCE**

### **"LA RÉDUCTION DE LA POLLUTION DE L'AIR PASSE NOTAMMENT PAR LA BAISSSE DU TRAFIC AÉRIEN"**

L'amélioration de la qualité de l'air en Île-de-France est un enjeu de santé majeur. Il l'est d'autant plus dans les zones aéroportuaires où sont implantées certaines communes du réseau Ville et Aéroport. Il suffit de prendre acte de l'expression de près de 51 000 votants lors d'une consultation publique organisée sur les nuisances aériennes en Île de France du 11 au 24 mars dernier. 97 % d'entre eux ont dit Oui à une limitation des vols et l'instauration de couvre-feux sur l'ensemble des aéroports parisiens (Paris-Charles-de-Gaulle, Paris-Orly, Paris-Le Bourget). Les 147 communes qui ont participé à cette consultation publique sont survolées par les avions. Ceux-ci sont en effet responsables d'émissions de gaz à effet de serre, de particules fines et ultra-fines, avec un fort impact sur l'environnement, le réchauffement climatique et la santé des habitants (hausse de la mortalité, baisse de l'espérance de vie, pathologies cardio-vasculaires, respiratoires, et cancers).

Constatant la persistance de dépassements des valeurs limites de qualité de l'air sur la région Île-de-France, le Préfet de région a décidé de lancer la révision du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) adopté le 31 janvier 2018. Ce nouveau plan doit couvrir la période 2022-2030.

Dans le cadre de cette contribution, les élus du réseau Ville et Aéroport souhaitent alerter les autorités publiques sur l'importance de l'impact de la pollution de l'air liée au secteur aérien sur les populations riveraines. Ils demandent des mesures fortes pour limiter cet impact. Or, à la lecture du projet de PPA, les mesures s'appliquant au secteur aérien sont très insuffisantes. Pourtant, les différentes cartographies existantes des zones multiexposées par de nombreuses nuisances (bruit, pollution de l'air, etc.) (cf. ORS, BRUITPARIF) montrent bien que les aéroports sont facteurs de très fortes nuisances.

À ce titre, nous considérons que les actions de la mesure 5 « réduire les pollutions liées aux plates-formes aéroportuaires » ne vont pas assez loin au regard des enjeux.

Nous regrettons que ce projet de PPA 2022-2030 ne traite que de l'accès aux plateformes aéroportuaires et des activités au sol, et occulte les mouvements des avions pourtant responsables de la pollution de l'air à hauteur de 88 % des émissions des plates-formes aéroportuaires.

Pour Ville et Aéroport, la contribution du transport aérien à la pollution de l'air est sans appel. Le projet de PPA précise que les émissions des plates-formes aéroportuaires représentent 9 % des émissions régionales d'oxyde d'azote, et proviennent pour 88 % des mouvements des avions, le reste étant lié aux activités au sol.

Nous savons par ailleurs au travers d'études épidémiologiques que, comme pour la pollution sonore, l'exposition à la pollution de l'air favorise le développement de pathologies chroniques graves, en particulier des pathologies cardio-vasculaires, respiratoires et des

cancers, et que cela se traduit par une augmentation de la mortalité, une baisse de l'espérance de vie et un recours accru aux soins.

Il est observé que les avions rejettent du CO<sub>2</sub> et du monoxyde de carbone (CO), mais également d'autres gaz comme l'oxyde d'azote (NO<sub>x</sub>), les hydrocarbures (HC), le dioxyde de soufre (SO<sub>2</sub>), les particules en suspension PM<sub>10</sub> et PM<sub>2,5</sub>, ainsi que les particules ultra-fines.

Airparif a pourtant alerté récemment sur les niveaux importants de particules ultrafines à proximité de l'aéroport de Roissy. Sur l'aéroport, les concentrations sont identiques à celles relevées sur le périphérique parisien (23 000 particules/cm<sup>3</sup>), quand celles enregistrées à 1km sont encore importantes (17 000 particules/cm<sup>3</sup>). Nous savons que les particules ultra-fines (PUF) sont les plus dangereuses, car elles pénètrent plus profondément dans l'organisme. Elles impactent le système pulmonaire et cardio-vasculaire en s'accumulant dans certains organismes.

Comme l'indique le titre de cette contribution, nous considérons que l'un des leviers efficaces pour améliorer la qualité de l'air en Île-de-France est d'organiser la baisse du trafic aérien. Pour cela, il est urgent que des mesures de restrictions d'exploitation soient prises par l'État dans le cadre des Études d'impact selon l'Approche Équilibrée (EIAE) en cours de réalisation et pilotées par les préfets de département jugés autorité compétente (cf. Décret du 16 mai 2023).

Ce PPA 2022-2030 doit mieux prendre en compte les conclusions du rapport de l'ADEME, agence d'État, intitulé « Élaboration de scénarios pour une transition écologique du secteur aérien » publié en septembre 2022, indiquant que le secteur aérien a émis en France directement 24,2 millions de tonnes de CO<sub>2</sub>, soit +85 % par rapport à 1990 (vols intérieurs et vols internationaux au départ de la France). Dans ce rapport, l'ADEME révèle que « les émissions de CO<sub>2</sub> des vols au départ de la France peuvent être réduites d'environ 75 % entre 2019 et 2050 en mobilisant trois leviers majeurs », à savoir, « l'amélioration de l'efficacité énergétique des avions, le recours aux carburants durables pour baisser l'intensité carbone de l'énergie, la maîtrise et la réduction du trafic », et que seul ce dernier levier peut être efficace d'ici 2030. En effet, si la France souhaite atteindre les objectifs de décarbonation à l'horizon 2050, des mesures doivent être prises avant 2030. Seule une réduction du trafic aérien en France de 13 % entre 2019 et 2050 permettra au secteur aérien de réduire de 80 % ses émissions de CO<sub>2</sub>, objectif inscrit dans le cadre de la Stratégie Nationale Bas Carbone.

Ce PPA révisé doit également intégrer le dernier bilan alarmant publié récemment par le CITEPA. Cet organisme spécialisé dans l'action sur l'air et le climat confirme que la trajectoire prise par les émissions de gaz à effet de serre est globalement à la baisse en France sur la dernière année (-4,8 %). Les émissions du trafic routier notamment sont satisfaisantes avec une réduction de -3 % (niveau le plus bas observé depuis 2009, en dehors de l'effet Covid-19). Cependant, le secteur aérien est le mauvais élève avec des émissions de gaz à effet de serre qui sont en hausse entre 2022 et 2023. Pour les vols domestiques (incluant les trajets dans l'hexagone, mais aussi avec l'outremer), la hausse est de +21 %. Pour les vols internationaux, c'est encore pire avec +27 % d'émissions entre 2022 et 2023.

Enfin, rappelons que le coût social du bruit des avions en Île de France selon Bruitparif est de 4 milliards d'euros. Il faudrait aussi l'évaluer pour la pollution atmosphérique liée au trafic aérien. L'île de France concentre 27 % du coût national associé au bruit des transports, dont 68 % pour le bruit des avions !

**Sur ces éléments, voici les demandes formulées par l'association Ville et Aéroport visant à améliorer la qualité de l'air en Île-de-France :**

<b>L'association Ville et Aéroport demande de rajouter dans la « partie 1 », « mesure 5 », les actions suivantes</b>
- La limitation du trafic aérien à 200 000 mouvements par an pour la plate-forme de Paris-Orly
- La limitation des avions gros porteurs à 8 % du trafic global
- L'allongement du couvre-feu de 22 heures à 6 heures
- La limitation du trafic aérien à 440 000 mouvements par an pour la plate forme de Paris-Charles-de-Gaulle
- L'instauration d'un couvre-feu entre 22 heures et 6 heures
- La limitation du trafic aérien à 50 000 mouvements par an pour la plate forme de Paris-Le Bourget
- L'instauration d'un couvre-feu entre 22 heures et 6 heures
- L'interdiction des jets privés
- La mention dans ce PPA d'une procédure pour mettre en œuvre la limitation du trafic aérien en cas de pics de pollution, conformément à l'article L. 223-1 du code de l'environnement qui n'est toujours pas appliqué contrairement aux dispositions prévues pour le secteur routier
- Le retard pris dans la réalisation des actions du PPA 2018 doit être rapidement rattrapé, à savoir les actions dites « à finaliser » : « limiter l'utilisation des APU », « favoriser l'utilisation de véhicules et d'engins de piste moins polluants afin d'en augmenter la proportion », " favoriser le roulage N-1 (ou N-2) moteur(s)

Prenant acte de l'insuffisance des mesures envisagées pour le secteur aérien, l'association Ville et Aéroport émet un avis défavorable sur le projet de PPA 2022-2030.

**Fait à Gonesse, le 09 avril 2024**

