

Le trafic aérien contribue largement à la gravité des épisodes de pollution de l'air sur la région

Pour l'Advocnar, les pouvoirs publics doivent prendre en compte les émissions de particules par les réacteurs d'avions et ne pas se limiter à des mesures cache-misère. Près des deux tiers des mouvements restent concentrés sur Charles-de-Gaulle et Orly

Comme en décembre 2013, la population de la région a été soumise au début du mois de mars à un nouveau pic majeur de pollution de l'air. Les valeurs maximales réglementaires en dioxyde d'azote et en particules fines ont été largement dépassées, ce qui a justifié une nouvelle fois une procédure de contentieux devant la Commission européenne.

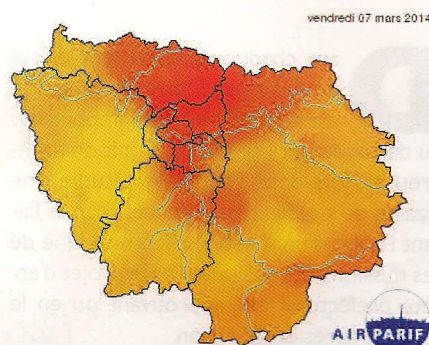
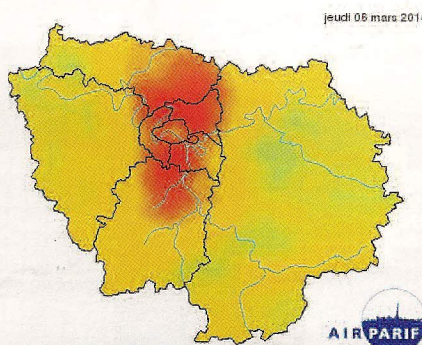
Les cartes d'Airparif ont montré que les polluants initialement concentrés autour des aéroports de Paris-CDG et de Paris-Orly se sont dispersés sur toute la région pendant la période d'alerte.

En effet, la pollution de l'air par les moteurs d'avion est identique à celle produite par les moteurs diesel. Ils émettent de la même façon des oxydes d'azote, des particules fines et des composés organiques volatils. En revanche, aucun filtre à particules ou pot catalytique n'existe à la sortie des réacteurs.

Influence du lobby

Les plans de protection de l'atmosphère énumèrent les principales mesures, préventives et correctives, d'application temporaire ou permanente, qui doivent être prises en vue de réduire les émissions des sources fixes et mobiles de polluants atmosphériques. Ces mesures concernent essentiellement les transports terrestres, l'industrie, l'agriculture (épandage des engrais...) et le résidentiel tertiaire (chauffage au bois...), mais elles éludent la pollution générée par les avions qui ne sont jamais cités comme responsables. Il faut y voir l'influence du lobby aérien qui est à l'origine d'une norme limitant le calcul des émissions polluantes des avions sur la base d'un cycle atterrissage, roulage, décollage sans prendre en compte les émissions produites au-dessus de mille mètres environ.

Les pouvoirs publics doivent anticiper



l'aggravation de la pollution compte tenu du développement du Grand Paris et du quasi doublement annoncé à terme du trafic aérien. C'est pourquoi l'Advocnar leur demande de prendre leurs responsabilités en réduisant le trafic aérien en Ile-de-France en cas de pic de pollution, comme prévu par l'article 181 de la loi Grenelle II du 12 juillet 2010 qui n'a jamais été appliquée et, objectif ultime, en plafonnant le nombre de mouvements.

Les plus hautes instances de l'Etat, qui soutiennent la délocalisation de l'aéroport de Nantes à Notre-Dame-des-Landes, doivent également reconsidérer la structure du système aéroportuaire francilien afin d'éviter l'hyper concentration de 60 % du trafic aérien national sur la région qui représente 20 % de la population française.

Patric Kruissel
président de l'Advocnar
Association de défense contre les nuisances aériennes

GAZ À EFFET DE SERRE ET POUPÉES RUSSES

La crise ukrainienne et l'annexion de la Crimée par la Russie risquent d'avoir des effets sur l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre en Europe. Prise en étau entre ses vœux pieux et le prochain renouvellement par les électeurs de son parlement et de ses équipes de pilotage, l'Europe repousse à l'année 2015 la définition des objectifs de réduction de 40 % des émissions de gaz à effet de serre qui devrait être atteinte.

Par un mécanisme de « poupées russes », les menaces que fait peser la Russie sur l'alimentation en gaz de ses voisins incitent les pays européens qui en dépendent fortement comme la Pologne, la Finlande, la Grèce, et bien entendu l'Allemagne, à ne pas réduire leur production et leur utilisation de charbon, principal facteur d'émission de gaz à effet de serre.

Tout ceci laisse mal augurer de l'effet d'entraînement que l'Europe aurait pu avoir lors de la prochaine conférence internationale sur le climat qui se tiendra à Paris en décembre 2015 !

Muriel Martin Dupray