

Association COMPRENDRE

15E Avenue Saint Jean de Beauregard 91400-ORSAY
Tél. 06 88 18 09 05 <http://comprendre.orsay.free.fr>

Compte rendu de la rencontre-débat du mardi 13 décembre 2011 à Orsay**‘Le trafic aérien en Ile-de-France: problématique et enjeux’,**

animée par **Claude CARSAC**, chargé de missions à la Fédération Ile-de-France Environnement, expert de la problématique des aéroports parisiens’

Environ quarante personnes ont participé à la rencontre-débat, organisée par Comprendre sur le thème du trafic aérien en Ile-de-France et ses problématiques, soirée animée par Claude Carsac.

Après avoir illustré les principales caractéristiques et la croissance continue du trafic, notre invité nous a exposé les principaux points liés aux nuisances acoustiques et chimiques aux abords des aéroports. Claude Carsac a ensuite indiqué les principales voies possibles pour la réduction de ces pollutions, avant de conclure son intervention par un examen de la situation qui résulterait de la décentralisation de l’aéroport d’Orly et son bassin d’emplois.

La croissance continue du trafic aérien

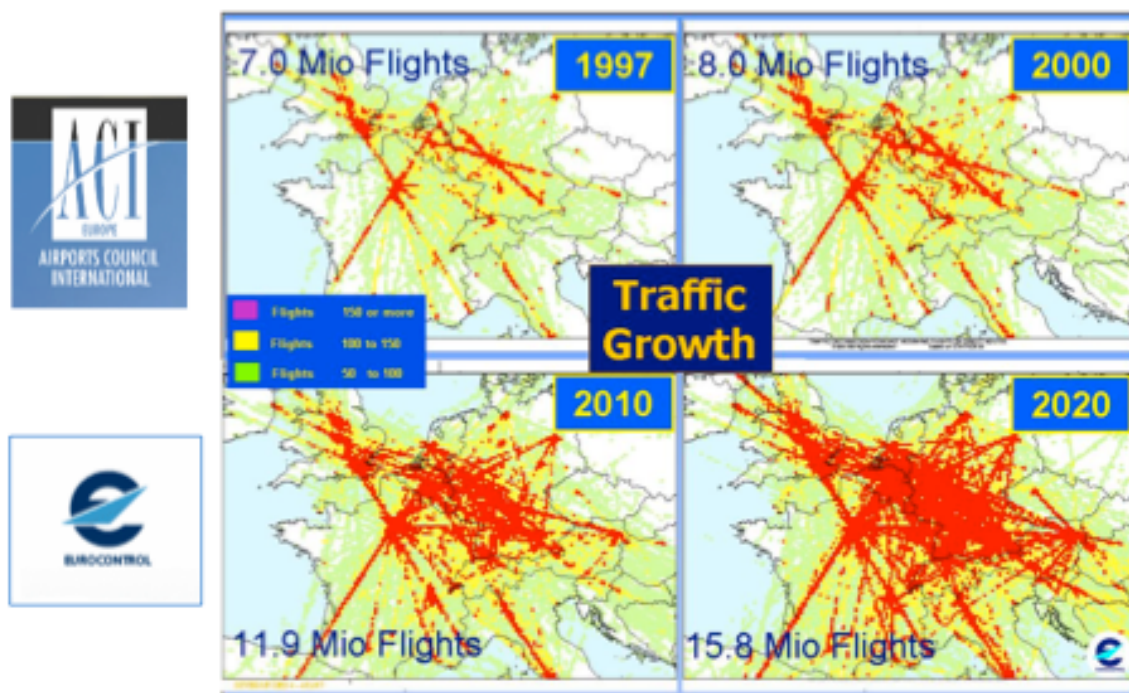
Les scénarios récents prévoient une croissance moyenne annuelle du trafic aérien mondial sur la période 2011- 2030 comprise entre 3,7 % et 5,2 %. Cette évolution sera supportée par une fourniture de nouveaux avions estimée à environ 32.000 appareils, la demande étant répartie comme suit (en milliers) :

Asie/Pacifique : 11,5 / Europe : 7,5 / Amérique du Nord : 7,5 /Amérique Latine : 2,6 / Moyen Orient : 2,5 / CEI : 1000 / Afrique : 0,8

Cela correspond à un doublement de la flotte mondiale actuelle.

La figure ci-dessous (source Eurocontrol) illustre la croissance du trafic au dessus de la France depuis 1997, ainsi que les prévisions à l’horizon 2020 :

La croissance continue du trafic aérien



Source : ACI Europe Eurocontrol – High level workshop – Brussels , 3 – 4 July 2001

ASSOCIATION COMPRENDRE CONFÉRENCE DÉBAT DU 13 DÉCEMBRE 2011

Les trajectoires et les survols en Ile-de-France

Dans la région francilienne, on peut dire que le ciel est souvent aussi surchargé que qu'une autoroute aux heures de pointe ! La multiplication et la complexité des trajectoires aériennes conduit à les classer préférentiellement par altitudes. On aboutit ainsi à un 'mille-feuilles' sans oublier le trafic de aérodromes militaires (Villacoublay,..)

A partir du sol :

- aviation légère, hélicoptères, ballons (pressions commerciales pour les circuits touristiques)
- atterrissages (Orly, Roissy, Le Bourget)
- décollages (Orly, Roissy, Le Bourget)
- survols en haute altitude

Il n'y a pas moins de 24 aéroports ou héliports, civils ou militaires, en Ile-de-France, pour lesquels les trajectoires sont enchevêtrées comme dans un jeu de Mikado et dont la gestion est mal centralisée

Les nuisances sonores

Le sentiment de gêne est subjectif et dépend de la légitimité accordée à la source du bruit. Elle est liée à l'émergence des événements sonores par rapport à l'ambiance et à leur fréquence d'apparition. L'avion est vu, isolé dans son environnement, à la différence de la circulation au sol.

Pour un même avion, le bruit émis peut varier de façon considérable en fonction de la façon de piloter et du régime des moteurs, lui même lié en particulier aux contraintes relatives aux altitudes à respecter.

La querelle des indices :

Les mesures officielles (LDEN/Level Day Evening Night) calculent les moyennes de bruit sur une longue période. Cela n'est pas représentatif de la gêne sonore subie par les riverains qui dépend :

- du niveau de bruit existant avant le passage de chaque avion ou de l'événement sonore que représente le passage de l'avion
- de la fréquence de passage des avions qui peut être représentée par un indice événementiel

Les défenseurs de l'environnement réclament donc depuis longtemps la prise en compte de ces deux critères.

La pollution chimique

De très nombreuses études, menées tant en France qu'à l'étranger, d'origines publiques ou privées, ont montré et confirmé l'incidence importante de la pollution chimique, gazeuse ou particulaire, de l'atmosphère. On peut affirmer qu'il s'agit bien d'un grave problème de santé publique.

Quelle est la part de responsabilité des carburants liés au trafic aérien dans cette situation ?

- en haute altitude, on retrouve surtout du dioxyde de carbone (CO₂)
- au niveau local, on retrouve des oxydes d'azote (NO_x) et des composés organiques volatils (COV), essentiellement des hydrocarbures imbrulés. Une forte concentration de NO_x est surtout observée dans les phases de décollage, là où la consommation de kérosène est élevée. Ce phénomène est particulièrement significatif autour de Roissy.

Quant aux particules fines, on en retrouve dans tout le ciel de la région Ile-de-France, mais particulièrement au niveau des couloirs et des trajectoires à basse altitude. Des niveaux élevés de pollution peuvent ainsi être relevés à plusieurs dizaines de kilomètres des plates formes aéroportuaires.

Réduction des nuisances : évolutions technologiques ? évolution des procédures ?

De nouvelles normes imposent aux compagnies aériennes de réduire, à l'échéance 2020, les émissions de NO_x de 80 %, celle de CO₂ de 50 % et le bruit au sol de 10 dB. Est-ce réaliste ? Les progrès technologiques peuvent y contribuer, mais il faudra du temps pour que cela soit effectivement ressenti, compte tenu notamment des investissements nécessaires, pour des compagnies à la santé fragile.

Par contre, on pourrait atteindre une partie de ces objectifs en agissant sur les procédures de vol aux abords des aéroports. Un nouveau profil de la pente de descente (descente continue) et un relèvement des altitudes d'approche pourraient être déterminants pour le gain acoustique ; ces projets se heurtent toutefois à diverses contraintes, dont celle de pente maximale (3 %)

Le dossier du 3^e (ou 2^e) aéroport et l'avenir du pôle d'Orly

Pour diverses raisons, saturation des plates formes actuelles, décentralisation, nuisances, la question de la création d'un nouvel aéroport dans la grande Ile-de-France s'est posée. L'ancienne base OTAN de Vatry/Châlons-en-Champagne donne pas les résultats attendus pour le trafic passager. Les autres hypothèses (en Beauce ou Chaulnes, près d'Amiens), sont en stand by. Il apparaît toutefois que toute délocalisation ou création devra se faire à bonne distance pour ne pas imbriquer encore plus les trajectoires, ce qui va à l'encontre de la localisation en Beauce.

Une proposition de loi visant à délocaliser Orly a été déposée en juillet 2010. Elle a soulevé des réactions immédiates et motivées des collectivités territoriales concernées en Essonne et Val de Marne. En effet, la plate forme aéroportuaire représente à elle seule 27.000 emplois directs. On considère que chacun de ces emplois directs correspond à 4 emplois indirects liés à l'activité de la plate forme. D'autres évaluations concluent que chaque million de passagers supplémentaires entraîne la création de mille emplois.

Ces quelques chiffres montrent les effets potentiels d'une décentralisation d'Orly sur l'économie et l'emploi dans cette région, au moment même où le Grand Paris' intègre

Orly dans deux Opérations d'intérêt National, Orly Rungis--Seine Amont et Massy-Saclay- Saint Quentin

Discussion (extraits)

Quid de l'augmentation du trafic des hélicoptères ?

Il y a effectivement une forte poussée de l'usage de l'hélicoptère à des fins purement touristiques. On peut penser que le lobby de cette industrie (Eurocopter...), vu d'un œil plutôt favorable par l'État désireux de soutenir cette activité industrielle compétitive, n'y est pas étranger. Il en résulte, en particulier, un véritable bras de fer avec les associations environnementales, qui veulent limiter l'usage de l'hélicoptère à des fins utilitaires

Y a-t-il un manque de volonté des autorités publiques pour réduire les nuisances acoustiques et la pollution chimique par les avions, en particulier les avions de tourisme ?

Il existe effectivement des avions de tourisme moins polluants (bruit, émissions), mais les aéroclubs, qui gèrent une bonne partie du parc, sont confrontés à un problème d'investissement s'il leur faut renouveler trop rapidement leurs machines.

D'une façon plus générale, les développements technologiques qui permettent de diminuer la consommation de kérosène et les émissions de CO² entraînent une augmentation des émissions de NO_x, problème dont la solution est très difficile aujourd'hui. Pour diminuer les émissions, il est beaucoup plus simple, technologiquement parlant, de s'attaquer aux sources 'au niveau du sol' (transport, industrie, énergie, ..).

=====