



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

pollution atmosphérique

Question écrite n° 47319

Texte de la question

M. François Asensi attire l'attention de M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, sur les conclusions inquiétantes de l'étude menées par Airparif, autour de l'aéroport Charles-de-Gaulle. La loi sur l'air et l'utilisation de l'énergie du 30 décembre 1996 pose pour principe le droit reconnu à chacun de respirer un air qui ne nuise pas à sa santé. La loi concrétisait cette volonté de réduction des émissions polluantes dans un plan de protection de l'atmosphère (PPA). Appelé à donner son avis sur le PPA prévu pour l'Île-de-France, en particulier sur les mesures spécifiques pour les zones aéroportuaires, le conseil municipal de Tremblay-en-France émettait un avis défavorable. Les élus reprochaient à ce plan de protection de l'atmosphère un manque de mesures contraignantes qui ne permettrait pas de remplir les objectifs fixés. L'étude rendue publique par Airparif, le 10 mars 2009, sur la qualité de l'air aux abords de l'aéroport Charles-de-Gaulle constate l'échec attendu du plan de protection de l'atmosphère. Les résultats obtenus disent bien qu'en l'état actuel il est impossible de descendre en dessous du seuil d'alerte, à savoir 40 µg/m³ de dioxyde d'azote. Pire encore, les seuils relevés peuvent dépasser les niveaux mesurés au centre de Paris de 40 %. Les conséquences sanitaires d'une telle pollution sont connues : dégradation de la respiration, hyperactivité des bronches chez les asthmatiques, augmentation de la sensibilité aux infections microbiennes chez l'enfant. Près de 80 000 habitants, et singulièrement les habitants de Villepinte et de Tremblay, se retrouvent donc la zone de pollution maximum et donc sujets à des risques sanitaires inacceptables. Être en deçà du seuil d'alerte ne doit plus être un lointain objectif, mais conditionner dès aujourd'hui la mise en place de nouvelles mesures. Les personnes qui vivent aux abords des aéroports ont droit, comme les autres, à un air qui ne nuise pas à leur santé. Compte tenu de l'impossibilité de remplir en l'état les objectifs fixés par le plan de protection de l'atmosphère, il souhaite donc connaître les mesures nouvelles qu'il compte prendre afin d'atteindre effectivement des seuils considérés comme sans conséquence pour la santé des personnes.

Texte de la réponse

De manière générale, si le transport aérien génère une pollution atmosphérique aux échelles locale, régionale et planétaire, les mesures faites autour des aéroports montrent généralement que les concentrations en polluants sont inférieures aux concentrations mesurées au coeur des grandes villes. Les plates-formes aéroportuaires ont un rôle certain en matière d'émissions. À l'échelle d'un aéroport, les principaux polluants émis et influant localement sur la qualité de l'air sont les oxydes d'azote (Nox), le monoxyde de carbone (CO), les hydrocarbures imbrûlés (HC), les composés organiques volatils (COV), le dioxyde de soufre (SO₂) et les particules. Ils proviennent des avions eux-mêmes, mais aussi du trafic routier induit et des activités aéroportuaires (assistance en escale, entretien, production d'énergie par centrale thermique, stockage et transport de kérosène...). La surveillance de la qualité de l'air en Île-de-France est réalisée par Airparif. La surveillance de la qualité de l'air sur les aéroports de Paris-Orly et de Paris Charles-de-Gaulle est effectuée par un service d'ADP, le laboratoire d'Aéroports de Paris, qui mesure 24 heures sur 24 la qualité de l'air ambiant sur les plates-formes aéroportuaires. La campagne de mesure d'Airparif autour de l'aéroport Paris Charles-de-Gaulle de mars 2009 a

porté sur les Nox, émis par les activités de transport et la combustion dans les moteurs. Elle met en évidence l'influence de l'agglomération parisienne sur les niveaux et la répartition des concentrations de ce polluant. Elle identifie également certains établissements industriels, certains axes routiers (A1, A3 et A104), ainsi que la plate-forme aéroportuaire, qui peuvent être responsables ponctuellement de la pollution générée par ce polluant. L'impact ponctuel des activités aéroportuaires de Paris Charles-de-Gaulle se traduit par un surcroît de la pollution annuelle qui pourrait conduire à un dépassement de l'objectif de qualité sous le vent de l'aéroport, jusqu'à une distance de quelques centaines de mètres de la plate-forme, 500 mètres au maximum. Il convient toutefois de noter que les normes horaires n'ont pas été dépassées pendant la durée de l'étude sur les trois sites automatiques temporaires. Les niveaux de NO₂ annuels estimés à partir des mesures pour la période s'étendant de mi-2007 à mi-2008 ont diminué par rapport à ceux calculés à l'échelle annuelle en 2002. L'étendue de la zone impactée est en baisse depuis 2002. Enfin, la campagne de mesure ne permet pas d'identifier un impact significatif des seuls mouvements aériens dans l'impact global des activités aéroportuaires. La campagne de mesure d'Airparif conclut que les résultats de mesure 2007-2008 sont cohérents avec les estimations réalisées pour l'horizon 2010 dans le cadre du plan de protection de l'atmosphère (PPA) d'Île-de-France. Un PPA ne peut prévoir de mesures sur le trafic aérien. Il peut néanmoins prendre en compte la pollution due à l'aviation au niveau local. Les mesures peuvent concerner les avions eux-mêmes, mais aussi les équipements aéroportuaires (engins, production d'énergie, bâtiments...) ou encore les déplacements entre la ville et l'aéroport. Le PPA pour l'Île-de-France, adopté le 7 juillet 2006, prévoit parmi ses neuf mesures réglementaires une mesure relative à l'encadrement de l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance APU (moteur embarqué qui sert à alimenter au sol l'avion en électricité, en air conditionné et à démarrer les moteurs principaux) qui sont responsables de 14 % des émissions de Nox du transport aérien francilien et de 0,6 % des émissions de Nox d'Île-de-France. Les aéroports franciliens se caractérisent en effet par un taux d'équipements fixes élevé, l'un des plus forts d'Europe. Aéroports de Paris (ADP) s'est engagé à mettre en oeuvre un plan d'action dans le cadre de cette mesure et a pris notamment cinq engagements concrets en liaison avec les autres acteurs aériens. Ces engagements sont la limitation du recours aux APU (groupes auxiliaires de puissance) et l'utilisation de GPU (groupes électrogènes mobiles au sol) ou d'équipements fixes au sol, comme des prises électriques, l'abaissement de 10 % du temps de roulage moyen des avions à Paris Charles-de-Gaulle entre 2005 et 2010, la réduction de la consommation d'énergie et la réduction de 25 % des émissions de Nox des chaufferies de Roissy et d'Orly entre 2000 et 2010, la maîtrise des émissions dues aux transports terrestres, avec la mise en place du métro automatique électrique CDG Val pour les liaisons internes à Paris Charles-de-Gaulle, la réalisation de plans de déplacement d'entreprises (PDE), et enfin l'amélioration de la connaissance sur la qualité de l'air autour des plates-formes aéroportuaires. On peut déjà indiquer un certain nombre de résultats relatifs à cette mesure du PPA. Des nouvelles voies de circulation ont été ouvertes à Paris Charles-de-Gaulle pour les avions en 2007 et 2008, évitant 4 600 tonnes de CO₂ et 7 tonnes de Nox annuellement. Les réseaux de chaleur à Orly et à Paris Charles-de-Gaulle sont équipés d'un mode « basse température » (105 au lieu de 180 °C). Ces améliorations ont conduit entre 2000 et 2007 à un gain d'un peu moins de 30 tonnes de Nox/an. Le métro automatique électrique CDG Val pour les liaisons internes à Paris Charles-de-Gaulle a été mis en service au printemps 2007, avec un évitement de 14 tonnes de Nox par an en remplacement des bus. Le PDE a été mis en oeuvre en 2005, et un site internet de covoiturage interentreprises a été lancé en 2006 pour les salariés des pôles Paris Charles-de-Gaulle et Orly, soit plus de 140 000 personnes, et en 2008 pour les salariés d'Air France. Le nombre d'inscrits a ainsi été multiplié par 2,5. Un achat de véhicules propres en complément du parc actuel est programmé d'ici 2010, portant le taux de véhicules légers propres à 30 %. En tout état de cause, le PPA pour l'Île-de-France 2005-2010 n'est pas arrivé à son terme et la réalisation des actions qu'il prévoit n'est pas achevée. Même si les premiers résultats sont encourageants, les effets de ces actions ne peuvent tous être connus à l'heure actuelle. Il convient d'attendre 2010 pour faire un bilan du PPA et le réviser le cas échéant. Il convient enfin de citer deux grands projets d'infrastructures qui participeront sur le long terme à l'amélioration de la qualité de l'air à Paris Charles-de-Gaulle. Le premier est inscrit dans le PPA pour l'Île-de-France, dans la mesure d'accompagnement relative à l'amélioration de l'accessibilité des aéroports par les transports en commun. Il s'agit du projet CDG Express, liaison ferrée directe entre le centre de Paris et l'aéroport prévue à l'horizon 2012-2015. Cette desserte devrait alléger notablement la circulation automobile, réduire les congestions et donc diminuer la pollution atmosphérique. Le second est le projet « Roissy Carex ». Ce projet s'inscrit dans le projet Eurocarex visant à créer un service européen de fret ferroviaire à grande vitesse connecté à des plates-formes aéroportuaires. « Roissy Carex » prévoit l'implantation d'une plate-forme

intermodale air/rail de fret à Paris Charles-de-Gaulle, raccordée aux lignes passant à proximité. En favorisant ce transfert intermodal, cette infrastructure contribuera à la réduction de la pollution atmosphérique.

Données clés

Auteur : [M. François Asensi](#)

Circonscription : Seine-Saint-Denis (11^e circonscription) - Gauche démocrate et républicaine

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 47319

Rubrique : Déchets, pollution et nuisances

Ministère interrogé : Écologie, énergie, développement durable et aménagement du territoire

Ministère attributaire : Écologie, énergie, développement durable et mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 28 avril 2009, page 3970

Réponse publiée le : 3 novembre 2009, page 10425