ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

air

Question orale n° 1244

Texte de la question

M. Nicolas Dupont-Aignan attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer sur la révision du Plan régional pour la qualité de l'air (PRQA), approuvé le 31 mai 2000 et introduit par la loi sur l'air, l'utilisation rationnelle de l'énergie du 30 décembre 1996 et précisé par le décret 98-362 du 6 mai 1998 et doit être soumis à la consultation publique. En complément de ce PRQA, des plans de protection de l'atmosphère doivent être élaborés par le préfet avec pour objectif de limiter la concentration des polluants dans l'atmosphère. Pour se donner un objectif de réduction, le préalable est bien entendu de procéder à un inventaire objectif et complet de la situation actuelle. Or, ce n'est pas le cas au vu des éléments sur lesquels se basent ces plans aujourd'hui. En effet, l'inventaire PPA de la pollution chimique du trafic aérien en Ile-de-France jugé nécessaire et suffisant, occulte le trafic routier induit par l'exploitation des vingt-huit aérodromes d'Ile-de-France et la pollution chimique de quinze aérodromes. En outre, la norme LTO est élaborée en considérant une pente de décollage et de montée de 10 % pendant 2,9 minutes. Cependant, aucun gros porteur ne peut utiliser une pente de montée de 10 % (6 % paraît plus juste). Par conséquent, une importante partie de la pollution chimique des avions les plus polluants au décollage n'est donc pas comptabilisée. Enfin, une augmentation de 100 000 mouvements sur Roissy et de 50 000 sur Orly entraînerait une augmentation de 1 500 tonnes par an de NOX aujourd'hui estimé à 6 900 tonnes par an, estimation pourtant largement minimisée. Ainsi, non seulement les mesures de « réduction » des émissions envisagées par les acteurs du trafic aérien sont en contradiction avec les objectifs déclarés du PPA, mais surtout les mesures contractuelles du PPA concernant ces mêmes émissions chimiques du trafic aérien en Ile-de-France sont largement préjudiciables à l'environnement et impliquent le sacrifice durable de la qualité de vie des riverains d'aéroports. Il souhaite connaître les dispositions et les mesures qu'il envisage de prendre lors de la révision des PPA et plus largement pour enrayer l'augmentation de la pollution atmosphérique due aux émissions chimiques du transport aérien.

Texte de la réponse

LUTTE CONTRE LA POLLUTION ATMOSPHERIQUE DUE AU TRAFIC AERIEN EN ILE-DE-FRANCE

Mme la présidente. La parole est à M. Nicolas Dupont-Aignan, pour exposer sa question, n° 1244.

M. Nicolas Dupont-Aignan. Madame la ministre de l'écologie et du développement durable, je souhaite attirer l'attention du Gouvernement sur la pollution atmosphérique liée au trafic aéroportuaire en Île-de-France.

La révision du plan régional pour la qualité de l'air, approuvé le 31 mai 2000 et introduit par la loi sur l'air, est en cours. Dans ce cadre, des plans de protection de l'atmosphère doivent être élaborés par le préfet, avec pour objectif de limiter la concentration des polluants dans l'atmosphère. Cela suppose au préalable de procéder à un inventaire objectif et complet de la situation actuelle. Or tel n'est pas le cas, au vu des éléments sur lesquels sont fondés ces plans. L'inventaire de la pollution chimique du trafic aérien occulte celle issue du trafic routier induit par l'exploitation des aéroports. De plus, la norme élaborée prend en compte une pente de montée de 10 %, qu'aucun gros-porteur n'utilise : un taux de 6 % paraît plus juste. Une augmentation de 100 000 mouvements sur Roissy et 50 000 sur Orly entraînerait une augmentation de 1500 tonnes des émissions annuelles de NOX,

aujourd'hui évaluées à 6 900 tonnes, chiffre pourtant largement sous-estimé. En tout état de cause, la pollution atmosphérique augmente dans les trois aéroports d'Ile-de-France, notamment à Orly, où des études d'AIRPARIF ont été menées.
Si je souhaite appeler l'attention du Gouvernement sur cette question, c'est qu'elle illustre les malentendus croissants qui entourent les aéroports franciliens, notamment Orly, le plus encastré dans une zone urbaine. Des dispositifs ont été mis en place par les gouvernements successifs. Mais malgré la bonne volonté de vos prédécesseurs et des ministres des transports, notamment M. de Robien, ils ne sont pas respectés par l'administration et Aéroports de Paris. ADP et la DGAC disent faire des efforts de transparence. Malheureusement, sur tous ces points, ils biaisent, ne donnent pas tous les chiffres, ou des chiffres tronqués.
Permettez-moi d'ajouter que les dispositifs SONATE de suivi des nuisances aériennes tombent comme par hasard en panne à chaque fois que les élus ou les associations de défense de l'environnement viennent sur place, après avoir constaté des déviations de trajectoire. J'indique également que la balise de contrôle du bruit à Limeil-Brévannes ne fonctionne plus depuis six mois et que je n'ai reçu aucune réponse aux multiples lettres que j'ai envoyées aux autorités de tutelle. Pourtant, jamais les déviations de trajectoire au départ d'Orly n'ont été aussi importantes. Ce week-end encore, plus de vingt-cinq gros-porteurs ont survolé les villes du Val-d'Yerres sans aucune autorisation : ni la DGAC ni ADP n'ont fourni d'explications. De plus, le couvre-feu est de moins en moins respecté. Les habitants de l'Essonne, qui respectent la loi comme ils le doivent, se soumettent aux contrôles des radars et paient des contraventions en cas d'infraction, ont l'impression que le secteur aérien, lui, est au-dessus de la loi. Leur frustration et leur colère grandissent. Il est urgent de réagir, madame la ministre.
Mme la présidente. La parole est à Mme Nelly Olin, ministre de l'écologie et du développement durable.
Mme Nelly Olin, *ministre de l'écologie et du développement durable.* Monsieur le député, vous avez appelé l'attention de mon collègue Dominique Perben sur le projet de plan de protection de l'atmosphère d'Île-de-France, élaboré en application de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie du 30 décembre 1996.
Cette tâche a été confiée par le préfet de région à une commission composée d'élus, de représentants d'associations de protection de l'environnement et de consommateurs, ainsi que d'industriels, d'entrepreneurs de transport et d'experts. Après avoir été soumis aux collectivités locales et établissements publics de coopération intercommunale de la région, ce projet va faire l'objet d'une enquête publique.
Il comporte un inventaire des émissions polluantes dans la région, et notamment de celles liées aux activités de l'aviation. Les émissions des avions ont été évaluées selon la méthode CORINAIR, qui a été validée par l'Agence européenne de l'environnement. Des études détaillées menées dans le cadre du programme AEROCERT ont montré qu'en moyenne, cette méthode conduisait à une légère surestimation des émissions. L'inventaire régional prend en compte la totalité du trafic routier, dont une partie est effectivement engendrée par les activités aéroportuaires.
Selon ces estimations, les émissions liées à l'aviation représentent 4,1 % des émissions totales de la région pour les oxydes d'azote, 1 % pour les composés organiques et 1,3 % pour les particules les plus fines.
La qualité de l'air sur les grands aéroports parisiens est contrôlée en permanence par Aéroports de Paris, qui en publie les résultats. Les campagnes de mesures très complètes qui ont été menées par AIRPARIF en 2002 et 2003 autour de Roissy, du Bourget et d'Orly, avec le concours des communes riveraines, ont établi que les concentrations en polluants restaient inférieures à celles constatées dans le coeur de l'agglomération.
Le transport aérien doit naturellement contribuer aux efforts de réduction de la pollution urbaine. Les performances des avions et des moteurs sont régulièrement améliorées pour répondre à des normes de plus en plus contraignantes.
À la demande de la France et de ses partenaires européens, l'Organisation de l'aviation civile internationale vient de réduire de 12 % le seuil de la norme d'émissions d'oxydes d'azote des moteurs à réaction. Après plusieurs abaissements successifs, cette norme devrait être à nouveau révisée en 2010.
Les aéroports, de leur côté, renouvellent leurs flottes d'équipements pour passer à des sources d'énergie moins polluantes. Ils sont depuis le 1er janvier assujettis au système européen de quotas d'émission de gaz carbonique, ce qui les conduira à faire des efforts supplémentaires.
Concernant l'accès du public à la vérification des trajectoires, le remplacement du dispositif SONATE par l'application VITRAIL, avec intégration des mesures de bruit, sera effectif très prochainement, dès que les services de sûreté auront définitivement arrêté les modalités de sa mise en oeuvre. Des améliorations fonctionnelles lui seront apportées dans les mois qui suivront.
Les déviations par rapport aux volumes de protection environnementale au décollage donnent lieu à un suivi

systématique et les infractions relevées sont analysées en commission nationale de prévention des nuisances sonores sous l'égide de l'ACNUSA. Les infractions que vous avez relevées et notifiées à la DGAC n'en font pas moins l'objet d'un examen particulier dont les résultats seront communiqués aux élus concernés.
Mme la présidente. La parole est à M. Nicolas Dupont-Aignan.
M. Nicolas Dupont-Aignan. Madame la ministre, je vous remercie de votre réponse.
J'appelle votre attention sur le fait que le fameux système VITRAIL, qui doit permettre de surveiller les mouvements d'avions, est en préparation depuis cinq ans. Plusieurs ministres des transports, tant de l'ancienne que de la présente majorité, m'ont répondu qu'il serait mis en place très prochainement, terme qui a, pour l'État comme pour la DGAC, un spectre assez large. Je souhaiterais donc que vous demandiez au ministre des transports que ce " très prochainement " se concrétise, car actuellement nous ne pouvons pas vérifier les trajectoires d'avions au départ d'Orly.

Données clés

Auteur : M. Nicolas Dupont-Aignan
Circonscription : Essonne (8e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire
Type de question : Question orale
Numéro de la question : 1244
Rubrique : Déchets, pollution et nuisances
Ministère interrogé : équipement
Ministère attributaire : transports, équipement, tourisme et mer

Date(s) clée(s)

Question publiée le : 31 mai 2005, page 5455
Réponse publiée le : 22 juin 2005, page 3776
La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 31 mai 2005