

Extension de Roissy

UNE BOMBE CLIMATIQUE ET SANITAIRE



Collectif Non au T4 : qui sommes-nous ?

Un collectif citoyen né en avril 2019 pour s'opposer à l'extension de l'aéroport de Roissy (Terminal 4)

Nos revendications

- Annulation du projet de Terminal 4 et opposition à tout autre projet permettant l'augmentation du trafic passager ou fret
- Réduction progressive du trafic de l'aéroport permettant d'atteindre les objectifs climatiques, tout en accompagnant les salariés dans cette transition





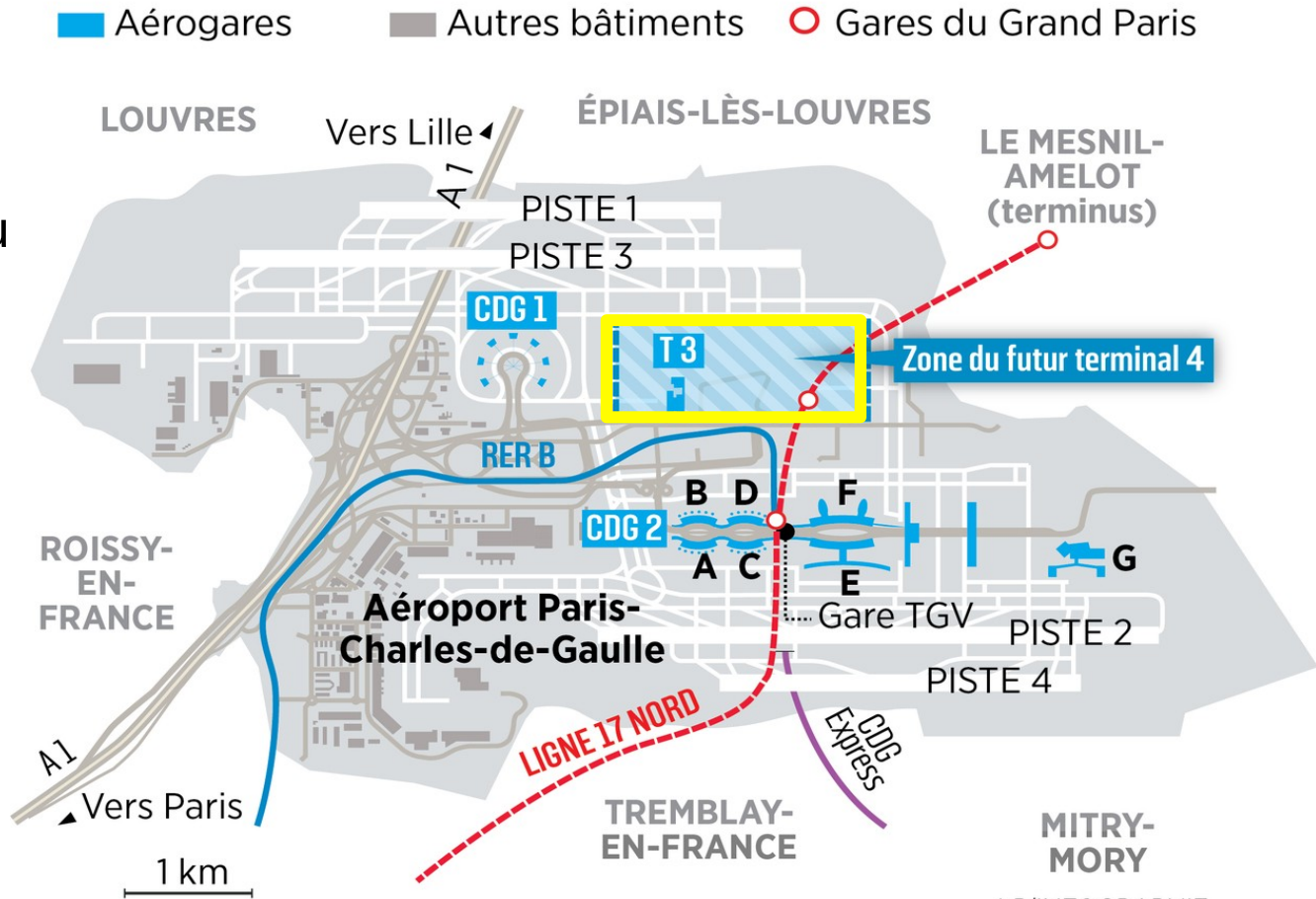
**Les Amis
de la Terre**



Un nouveau Terminal géant à Roissy

Construction d'un nouveau Terminal 4 à la place de l'actuel Terminal 3

Budget : entre 7 et 9 milliards d'euros

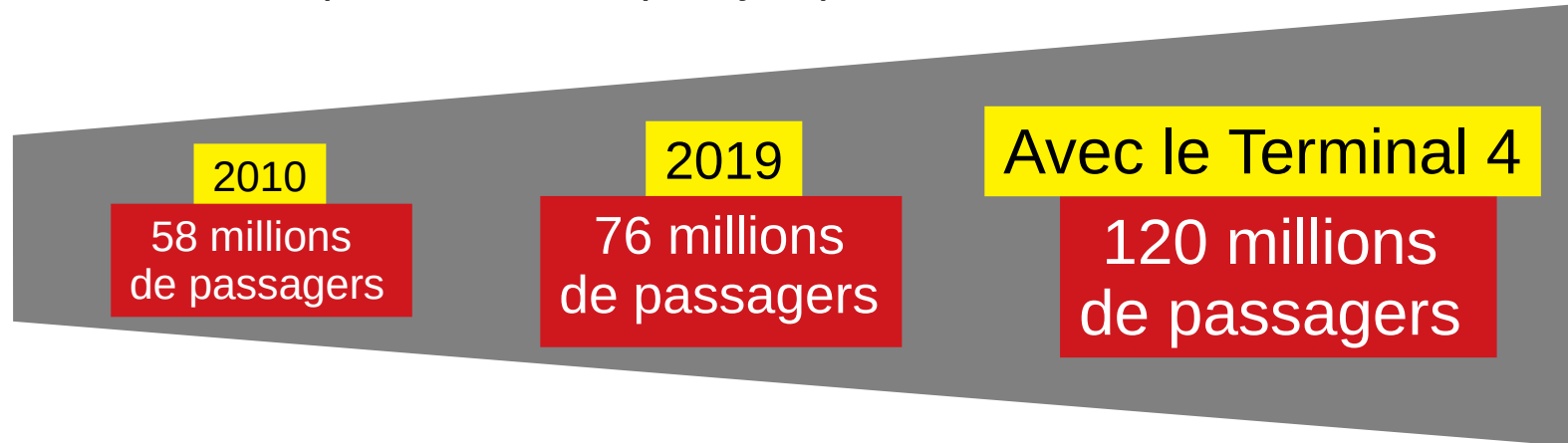


Une explosion du trafic aérien

+ 50 % de trafic passager (40 millions en plus/an)

Roissy est le 1^{er} aéroport en nombre de vols en Europe. L'IDF accueille déjà + de 50% du trafic aérien national dans la région la plus densément peuplée de France.

+38 % de vols (500 avions en plus/jour)



Une forte aggravation de la pollution de l'air

+30 % d'oxydes d'azote

Les émissions des aéroports parisiens sont déjà égales à + de 3 périphériques parisiens (*Airparif*)

+11 % de particules fines

Les avions émettent des particules ultrafines, plus petites que celles des voitures et potentiellement + nocives. Elles peuvent voyager sur des dizaines de km et polluer toute l'IDF (*source*)



Sans compter de nombreux composés organiques volatiles : ozone, benzène, dioxyde de soufre...

Pollution de l'air : l'aéroport de Roissy déjà dans le rouge

- **Le trafic aérien contribue déjà pour 8%** aux émissions d'oxydes d'azote en IDF, sans compter le trafic routier généré par l'aéroport (*Airparif*)
- Le kérozène est proche du gazole : **les polluants émis sont similaires à ceux des moteurs diesel**
- **48 000** personnes décèdent chaque année de la pollution de l'air
- **Le conseil d'État a condamné l'État Français à 10 M€ d'astreinte/semestre** pour non respect des normes de qualité de l'air

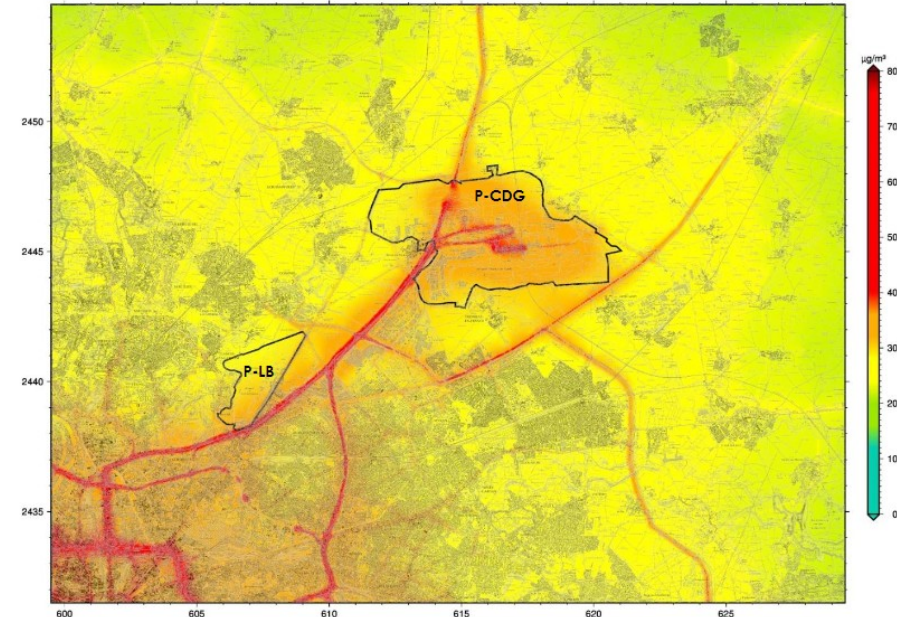


Figure 2 : cartographie du niveau moyen de dioxyde d'azote (en µg/m³) évalué pour l'année 2017 aux abords des plateformes aéroportuaires de Paris-Charles de Gaulle (P-CDG) et Paris-Le Bourget (P-LB)

Une augmentation inacceptable de la pollution sonore

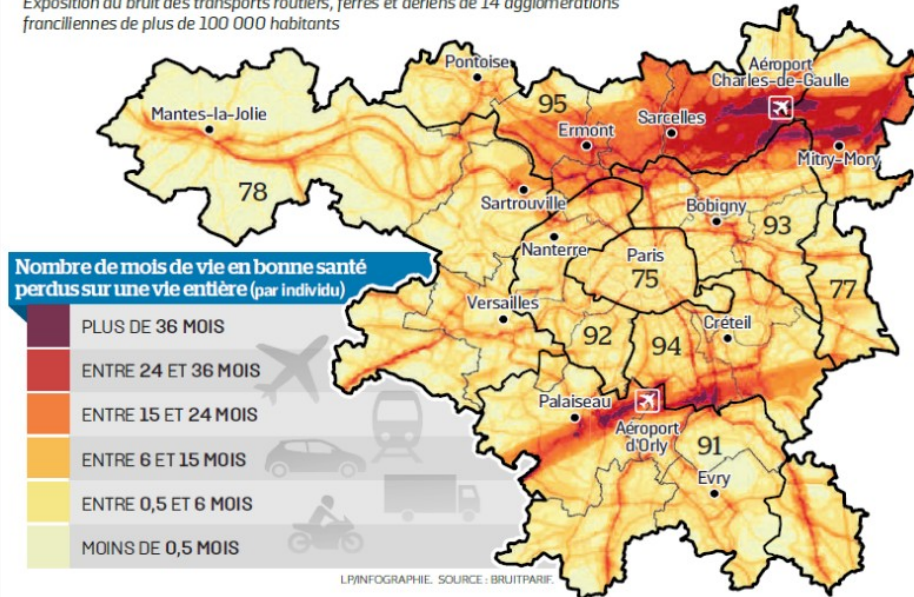
- **Jusqu'à 3 ans de vie en bonne santé** sont déjà perdus par les populations survolées

Au total c'est 19 000 années de vie en bonne santé qui sont perdues chaque année dans la zone dense francilienne (*Bruitparif*)

- **1,6 millions de personnes** sont déjà exposées à un niveau de bruit aérien supérieur aux recommandations de l'OMS.

Les zones les plus touchées

Exposition au bruit des transports routiers, ferrés et aériens de 14 agglomérations franciliennes de plus de 100 000 habitants



Un projet incompatible avec la baisse de nos émissions de CO2

- **15 M de tonnes CO2eq** suppl./par an, autant que les émissions du chauffage de 24 millions de Français
- Le transport aérien fait partie des secteurs pour lesquels **il n'existe pas, à court ni moyen termes, d'alternative technologique décarbonée** (*rapport du Shift Project*)
- « Cet aménagement va **à l'encontre des impératifs écologiques** sur des temporalités où il ne fait aucun doute que les émissions devront largement diminuer ». (*rapport B&L Evolution*)



De fausses solutions pour justifier la poursuite de la croissance

- **Les gains d'efficacité des avions** ne permettront pas de compenser : 1,5%/an contre 4 % à 5 % de croissance du trafic/an (*Réseau action climat*)
- **Les agrocarburants durables** ne peuvent pas être produits en assez grande quantité
La Stratégie nationale bas carbone française prévoit d'en incorporer 5 % dans le kérosène en 2030. Ils ne pourront pas couvrir plus de 11% de la demande européenne de kérosène (*rapport T&E*).
- **L'avion électrique** ne concernerait que les liaisons régionales dû au poids des batteries
- **L'avion à hydrogène**, s'il existe en 2035, arriverait trop tard (25 ans pour déploiement dans les flottes), ne serait pas suffisant et ne concerne pas les longs courriers qui représentent 80 % des émissions de Roissy (*ingénieurs de Supaéro-décarbo*)
- Si on voulait utiliser des **carburants synthétiques** sur l'ensemble des vols, il faudrait plus d'électricité renouvelable que ce qu'on en produit aujourd'hui au niveau mondial (*source*)

Aviation & climat : les faits sont là

- Si le transport aérien était un pays, il serait le **7ème** émetteur de CO2 au monde, équivalent d'un pays comme l'Allemagne (*réseau action climat*)
- Les émissions de CO2 du transport aérien mondial ont plus que **doublé en 20 ans**. Si rien n'est fait, elles devraient **tripler d'ici 2050** (*source*)
- Le réchauffement climatique dû à l'aviation est **3 fois** plus important que celui dû au seul CO2 comme le confirme une *étude publiée fin 2020*
- L'aviation représente **5,9 %** du réchauffement climatique mondial, en incluant les impacts hors-CO2 comme les traînées de condensation ou les oxydes d'azote... (*source*)
- Cet impact est considérable, d'autant qu'il est imputable à une minorité : **les 10% les plus riches émettent 75%** du CO2 du transport aérien (*source*)



Aviation & climat : les faits sont là

- L'aérien, c'est **7,3 % de l'empreinte carbone des Français**. La moitié des déplacements par avion est le fait de 2% de personnes
- **L'intégralité des efforts nécessaires pour atteindre la neutralité carbone de la France seraient annihilés** par le secteur aérien s'il devait continuer de croître. Les émissions du secteur aérien représenteraient l'équivalent du budget carbone de la France établi par la Stratégie Nationale Bas Carbone en 2050
- Il faudrait **diviser par 2** le nombre de passagers annuels d'ici 20 ans pour s'aligner avec l'Accord de Paris et ne pas dépasser 2°C



« Le progrès technique ne peut, à lui seul, permettre la réduction des émissions de gaz à effet de serre du secteur aérien, indispensable à la lutte contre le réchauffement climatique, et donc au maintien des conditions d'habitabilité de la Terre.

Les efforts technologiques doivent être menés de concert avec des choix politiques et économiques en faveur d'une réduction globale du trafic ».

Tribune des étudiants de l'aéronautique, Le Monde, mai 2020

Une quinzaine d'extensions toujours programmées en France

- Roissy : construction du T4, hausse du trafic passager de 50 %
- Nice : extension du T2, hausse du trafic passager de plus de 50 % à l'horizon 2030
- Marseille : extension du T1, augmentation de 80% du nombre de passagers d'ici 2045
- Lille, Nantes, Caen, Bâle-Mulhouse....

Ailleurs en Europe...

Les aéroports de Vienne, Bristol, Copenhague, Madrid ou Barcelone ont annoncé leur intention de retarder ou d'annuler leurs projets d'extension en raison de la crise sanitaire ou climatique.



Extinction Rebellion Bristol @XR Bristol · Feb 9, 2020

Gets your heads out of the sand! Yesterday XR Bristol installed a 3.5 metre ostrich in Weston Super Mare which is still less bizarre than #airportexpansion.



Pour en revenir au Terminal 4...

- Un projet incompatible avec la **préservation de la santé** des franciliens
- Un projet incompatible avec le **Plan de Prévention du Bruit** dans l'environnement de Roissy (PPBE) qui vise à prévenir et réduire le bruit dans l'environnement autour de l'aéroport
- Un projet incompatible avec la réduction de la pollution chimique dans le cadre du **Plan de Protection de l'Atmosphère** Ile de France (PPA-IDF)
- Un projet incompatible avec la **stratégie énergie climat de la région IDF** qui indique vouloir « réduire les émissions dans les plateformes aéroportuaires ».
- Un projet incompatible avec la **réduction des émissions de GES pour rester sous 1,5°C**
« La perspective d'une aviation décarbonée d'ici une génération est souhaitable et bienvenue, mais sa réalisation et sa diffusion nécessitent des délais incompatibles avec une diminution des émissions cohérente avec l'objectif de température de l'accord de Paris » (rapport HCC)

Un avis très critique de l'autorité environnementale

- « L'Ae constate que la mobilisation de l'État et d'ADP pour diminuer les **risques sanitaires** et se mettre en cohérence avec les **engagements relatifs au climat** n'est pas proportionnée à leur volonté de capter les retombées économiques d'une extension de l'activité aéroportuaire »
- « Les incidences du projet sur la **qualité de l'air** et sur le **bruit** et donc la **santé** des résidents et riverains de la plateforme aéroportuaire sont incomplètement évaluées. »
- « En matière de **bruit**, le dossier n'apporte aucune assurance que les aéronefs accueillis sur la plateforme seront bien modernisés dans les délais annoncés et donc que les évaluations fournies sont crédibles.
- « L'efficacité du **traitement des eaux** rejetées par la plateforme aéroportuaire ne paraît pas assurée. Par conséquent, l'absence d'incidences sur les milieux et sites Natura 2000 situés en aval hydraulique de la plateforme, indispensable à l'autorisation du projet, n'est pas démontrée. »

Terminal 4 de Roissy : une forte opposition au projet

- **En octobre 2019**, 18 associations (Réseau action climat, Greenpeace, Amis de la Terre, Alternatiba...) ont écrit à E. Macron pour demander l'annulation du projet.
- **En février**, 15 associations ont attaqué en justice le SCOT (document d'urbanisme) mentionnant le Terminal 4. Une association d'élus a elle aussi attaqué quelques mois plus tard.
- **En mars**, 100 élus (dont la maire de Paris) ont signé une lettre à E. Macron demandant l'annulation du projet.
- **En juillet**, une pétition contre le T4 a été lancée et recueille actuellement près de 30 000 signatures (*lien*).
- **Le 3 octobre**, 350 personnes mobilisées lors d'une action de désobéissance civile à Roissy le 3 octobre.



Printemps

Enquête publique sur le projet

Janv-Juin

Loi climat : un article concerne l'interdiction des extensions d'aéroport, une mesure demandée par la Convention citoyenne pour le climat

Juin

Elections régionales : le Terminal 4 sera l'un des grands sujets de débat