

Roissy, le 09 octobre 2019

A l'attention de Monsieur le Président de la République

**Objet : Demande d'abandon du projet d'extension de l'aéroport de Roissy (Terminal 4)**

Monsieur le Président de la République,

Lors de votre discours du 24 septembre 2019 à l'assemblée générale de l'ONU, vous avez déclaré qu'il fallait « *remettre en **cohérence** nos agendas et nos actions* » et qu'il fallait « *que les grands pays de ce monde arrêtent de financer de nouvelles installations polluantes dans les pays en voie de développement.* » Vous avez également déclaré vouloir mener « *cet agenda de réconciliation* » en France et en Europe.

En toute **cohérence**, cette ligne est également celle de votre gouvernement. Comme l'a déclaré votre secrétaire d'Etat Brune Poirson, représentante de la France lors de la COP 24 à Katowice, « *les scénarios du GIEC sont connus de tous. Nous ne sommes pas sur la bonne trajectoire d'émissions pour survivre. [...] Ce diagnostic nous l'avons tous reconnu en signant l'Accord de Paris. Il nous incombe donc d'être **cohérents**, c'est-à-dire d'agir en conséquence à tous les niveaux.* »

Cette cohérence est en effet essentielle. Elle est même la condition de la confiance des citoyens dans l'action politique. Et c'est cet agenda de cohérence entre les mots et les actes que nous appelons de nos vœux dans le domaine du transport aérien aujourd'hui.

Vous avez mis en place le Haut Conseil pour le Climat. Ce dernier a également mis en avant l'exigence de cohérence dans son rapport 2019. Selon ce rapport, « *l'objectif de neutralité carbone en 2050 visé par la stratégie nationale bas-carbone révisée est cohérent avec les objectifs de l'accord de Paris et les dernières connaissances scientifiques, mais il ne couvre pas l'entière responsabilité de la France car les émissions liées aux transports aériens et maritimes internationaux et aux importations ne sont pas incluses* ».

Le transport aérien illustre en effet pleinement ce mur de l'incohérence auquel nos responsables politiques se heurtent trop souvent. Et le projet de terminal 4 à Roissy porté par le groupe ADP est plus encore archétypal. Selon les chiffres d'ADP, le terminal 4 pourrait générer une hausse de trafic aérien de 38% d'ici 2037, avec 500 avions de plus par jour (au total 1 800 vols quotidiens) et 40 millions de passagers de plus par an. Soit la capacité de l'aéroport d'Orly ajoutée à celle de Roissy ! Ce trafic accru ajouterait 12 Mt d'équivalent CO<sub>2</sub> aux émissions annuelles de la France d'ici 2037. Or, pour atteindre l'objectif de neutralité carbone que s'est fixé le pays pour 2050, il ne faudra pas émettre plus de 100 Mt d'équivalent CO<sub>2</sub> en 2037. A cette date, le trafic lié au terminal 4 représenterait donc à lui seul 12 % des émissions autorisées pour la France, et le trafic total de Roissy environ 35% (\*).

Enfin, la Commission Nationale du Débat Public, reléguée au rôle ingrat de simple garant de la concertation préalable menée par le groupe ADP - par un artifice juridique dénoncé par sa présidente Chantal Jouanno (\*\*) -, n'a pas manqué de noter dans son bilan de la concertation qu'« *il conviendrait que l'État précise comment l'évolution du trafic s'insère dans le cadre des engagements internationaux de la France dans la lutte contre les changements climatiques.*»

A notre connaissance, aucune réponse satisfaisante n'a été fournie à ce questionnaire. La contribution de la DGAC datant de juillet 2019 (\*\*\*) invoque une taxe trop faible pour qu'elle infléchisse la croissance du trafic de manière significative et renvoie à une logique de compensation carbone dont la pertinence pour réduire l'impact climatique de l'aérien n'est aujourd'hui pas démontrée. En effet, selon une enquête réalisée pour la Commission européenne, 85% des projets de compensation analysés avaient une faible probabilité de remplir les critères attendus en matière de réduction d'émissions (\*\*\*\*).

La croissance des émissions de gaz à effet de serre du transport aérien n'est pas compatible avec les objectifs de l'accord de Paris sur le climat (\*\*\*\*\*). Dès lors, il ne fait aucun doute que le projet de terminal 4 à Roissy Charles de Gaulle n'est pas **cohérent** avec les engagements de la France.

C'est pourquoi en ce 9 octobre 2019 à Roissy, jour où Monsieur le préfet d'Ile-de-France, représentant de l'Etat, est venu assister à la réunion publique qu'ADP a organisée pour présenter ses engagements sur le Terminal 4, nous souhaitons vous remettre, par son entremise, cette lettre en vous demandant instamment que l'Etat, au nom de la **cohérence** climatique, s'oppose à cette extension aéroportuaire.

Alors que l'urgence climatique se fait plus pressante, il faudrait même aujourd'hui amorcer la décroissance du transport aérien en s'appuyant sur une fiscalité incitative permettant également de financer des alternatives, et en premier lieu les trains, de jour comme de nuit. Longtemps négligés, ces derniers peuvent permettre, sans grands travaux, de connecter l'Europe sur des distances pouvant atteindre 1500 km, ce qui couvre une large part des destinations aériennes.

Avec nos très respectueuses salutations,

Advocnar, Non au T4, Réseau Action Climat, Fnaut, France Nature Environnement, Amis de la Terre, Stay Grounded, Alternatiba ANV-COP21 Paris, Oui au train de nuit, Alofa Tuvalu, TaCa

(\*) Selon la DGAC, le trafic aérien de Roissy a été responsable de l'émission de 13,2 Mt CO<sub>2</sub> en 2018 (LTO + 1/2 CR + APU) pour 72,3 millions de passagers. En 2037, on peut estimer qu'il sera responsable de l'émission de 17,4 Mt CO<sub>2</sub>, dont 6,2 Mt attribuables aux 40 millions de passagers supplémentaires accueillis par le T4. Nous avons tenu compte dans le calcul de la diminution des émissions par passager en supposant que le rythme d'amélioration de l'efficacité de 0.85 % par an constaté depuis 2010 se poursuivrait jusqu'en 2037. Pour tenir compte du forçage radiatif des traînées de condensation et cirrus induits et des émissions de CO<sub>2</sub> liées à la production du kérosène, il faut, selon l'Ademe, multiplier par 2,2 le chiffre d'émission de CO<sub>2</sub>, soit 35 Mt CO<sub>2</sub>éq. pour l'ensemble de l'aéroport en 2037.

(\*\*) Lettre de la présidente de la CNDP adressée le 7 juin 2018 au Premier ministre ainsi qu'à la ministre des Transports, la présidente de la région Ile de France et le ministre de la Transition écologique et solidaire. Dans cette lettre, elle demandait également que soit organisé un débat public sur la cohérence des projets envisagés dans le nord de l'Ile de France (Terminal 4, Europacity, CDG Express, ligne 17 et infrastructures olympiques), sujet non abordé lors des débats relatifs à chacun de ces projets.

(\*\*\*) *Conclusions de la CNDP sur la concertation Terminal 4. Contribution de la DGAC pour la réponse des pouvoirs publics à la demande de précision n°3.* Juillet 2019.

(\*\*\*\*) *How additional is the Clean Development Mechanism ? : Analysis of the application of current tools and proposed alternatives*, Öko-Institut, 2016

(\*\*\*\*) *Etude International Aviation and the Paris Agreement Temperature Goals*, David Lee, Professor of Atmospheric Science and Director of the University's Centre for Aviation, Transport, and the Environment (CATE, commanditée par le Department for Transport (DfT) .