

Tribune

Un collectif de riverains des cinq aéroports les plus fréquentés d'Europe, victimes actuelles et futures du réchauffement climatique, appelle leur gouvernement à imposer le plafonnement du nombre de vols et des diminutions du bruit, de la pollution de l'air et des émissions de CO2.

Libération, 7 mars 2024

https://www.liberation.fr/idees-et-debats/tribunes/plafonner-le-traffic-aerien-une-mesure-necessaire-pour-la-sante-et-le-climat-20240307_7MRD7FYN3NACTJYGDBPRIR2TCI/

Plafonner le trafic aérien, une mesure nécessaire pour la santé et le climat !

Nous, riverains des cinq aéroports les plus fréquentés d'Europe - Paris-CDG, Londres-Heathrow, Madrid-Barajas, Francfort et Amsterdam-Schiphol - appelons nos gouvernements et l'Europe à plafonner tous les aéroports, les aérodromes et les héliports pour stopper la croissance incontrôlée du trafic aérien. Ce dernier a retrouvé son niveau de 2019, et si l'on en croit les acteurs du secteur, il pourrait doubler d'ici 2040. Une catastrophe quand on sait que cette augmentation du nombre de vols n'est compatible ni avec nos objectifs climatiques, ni avec la préservation de la santé des populations affectées par le bruit et la pollution de l'air. Les études scientifiques sont formelles et ne laissent plus de place au doute¹. De plus, pour de nombreuses destinations européennes, il existe des alternatives en train. Face à ce constat, des choix politiques clairs et déterminés doivent être faits, comme récemment pour l'aéroport d'Amsterdam-Schiphol.

Le gouvernement néerlandais et le gestionnaire de cet aéroport ont pris conscience que la croissance des activités aériennes n'est plus soutenable. Aussi ont-ils décidé de réduire le nombre de vols, d'instaurer un couvre-feu, de bannir l'aviation privée et d'abandonner le projet de nouvelle piste. « *Nous ne pouvons pas demander aux habitants de la région de faire des sacrifices pendant des années pour ceux qui prennent l'avion juste pour leurs vacances* » a déclaré Ruud Sondag, le PDG de l'aéroport². Des dizaines de millions de personnes subissent, nuit et jour, le bruit et la pollution des avions. Le bruit est un problème de santé publique majeur : troubles du sommeil, troubles cognitifs, hypertension, maladies cardiovasculaires³. Rien qu'en France, son coût social a été estimé à 6,1 milliards d'euros annuels⁴. Pourtant, les directives et le règlement européen qui imposent des plans de réduction du bruit aérien, ne sont respectés sur le fond par aucun aéroport européen, car le bruit continue à augmenter autour des plateformes aéroportuaires comme en témoignent les cartes stratégiques du bruit.

¹ Stay-Grounded/UECNA (2024) : [Aviation is a health issue](#) et [Le transport aérien, un problème pour la santé](#)

² Aéroport de Schiphol (Avril 2023) : [Schiphol to be quieter, cleaner and better: night closure, ban on private jets and people first](#) ; Rester sur Terre : [Victoire ! Schiphol va instaurer un couvre-feu](#)

³ Etude DEBATS (2020) : <http://debats-avions.ifsttar.fr/rapport.php> ; Le Monde (2022) : [Plus de cent professionnels de santé alertent sur le bruit aérien : « C'est l'espérance de vie qui est menacée »](#)

⁴ Ademe (2021) : [147 milliards d'euros : c'est le coût social du bruit en France, par an !](#)

Chaque année, la pollution de l'air provoque plus de 250 000 décès en Europe⁵, et l'aviation y contribue localement de manière significative⁶. Les particules ultrafines émises par les réacteurs d'avion sont plus petites que celles des moteurs diesel, et donc potentiellement plus toxiques⁷. Mais elles ne sont ni réglementées ni mesurées. La pollution atmosphérique des aéroports reste la grande oubliée des politiques de qualité de l'air.

Pour ce qui est du climat, l'impact de l'aviation est loin d'être négligeable. L'aviation commerciale contribue à hauteur de près de 5 % aux émissions européennes de CO₂⁸, et de près de 7 % à celles de la France⁹. Une étude révèle qu'en 2019, les 20 aéroports les plus polluants du monde - parmi lesquels Paris-CDG, Londres-Heathrow, Francfort et Amsterdam-Schiphol - ont émis autant de CO₂ que 58 centrales à charbon¹⁰ ! Cela, sans compter l'impact climatique des émissions autres que le dioxyde de carbone, notamment les traînées de condensation, qui multiplient au moins par deux l'impact du seul CO₂. Deux fois plus important qu'il y a 30 ans, le poids du secteur aérien dans les émissions globales est d'autant plus disproportionné que ce mode de transport reste majoritairement utilisé par une faible partie de la population, et principalement pour leurs loisirs. A l'heure où l'Europe et nos gouvernements demandent à tout le monde de faire des efforts, il est difficilement compréhensible d'en exempter l'aérien.

Or, pour que le secteur prenne sa part dans la baisse des émissions, la réduction du trafic est incontournable. Car ni les progrès technologiques, ni les carburants d'aviation dits "durables" ne seront disponibles en quantité dans les délais requis. Deux rapports publiés en janvier 2024 par l'aéroport d'Amsterdam-Schiphol¹¹ démontrent qu'une réduction d'au moins 30% par rapport à 2019 de ses émissions et de celles de l'aviation européenne est nécessaire d'ici 2030 pour respecter l'Accord de Paris sur le climat. Et la direction de l'aéroport reconnaît qu'il n'y a pas d'autre solution à court et moyen terme que de mettre un coup d'arrêt à la croissance du trafic aérien et de le réduire rapidement. Cela permettrait également de limiter les impacts sanitaires. Un tel changement de cap n'étant pas sans conséquences sur l'emploi, il doit impérativement prendre en compte la reconversion des travailleurs concernés.

Nous, victimes des nuisances des aéroports et victimes présentes et futures du réchauffement climatique, demandons à nos gouvernements et à l'Europe de suivre la voie courageuse ouverte par les Pays-Bas en prenant enfin des mesures concrètes : la limitation du nombre de vols tout en s'assurant que le bruit, la pollution de l'air et les émissions de CO₂ soient également orientés à la baisse – et la généralisation des couvre-feux dans les aéroports, les aérodromes et les héliports.

⁵ Agence européenne de l'environnement (nov. 2023) : [Les niveaux de pollution atmosphérique restent trop élevés en Europe et constituent le principal risque environnemental pour la santé](#)

⁶ Airparif : [Bilan des émissions atmosphériques en Ile de France - 2019](#) (p. 14)

⁷ Bendtsen, K.M. et al. (2021) : A review of health effects associated with exposure to jet engine emissions in and around airports. tinyurl.com/2s3f2ebs

⁸ En 2019, les émissions de CO₂ de l'aviation ont représenté 3,8 % des émissions de gaz à effet de serre de l'UE, elles-mêmes composées à 80 % de CO₂ et de 20 % d'autres GES, soit $3,8/80 \times 100 = 4,8$ % des émissions de CO₂ de l'UE (Source : Parlement européen : [Émissions de CO₂ des avions et des navires : faits et chiffres](#) et [Émissions de gaz à effet de serre par pays et par secteur](#))

⁹ DGAC, Ministère des Transports: [Les émissions gazeuses liées au trafic aérien en France en 2020](#)

¹⁰ [Airports, air pollution and climate change | ODI](#)

¹¹ Aéroport de Schiphol (Janvier 2024) : Accelerated CO₂ reduction necessary <https://www.schiphol.nl/en/you-and-schiphol/news/accelerated-co2-reduction-necessary/>

Associations signataires

Paris-CDG :

Françoise Brochot présidente d'Advocnar et membre du groupe Gare,
Audrey Boehly porte-parole du Collectif Non au T4,
Chantal Beer-Demander présidente de l'UFCNA,

Londres-Heathrow :

Steve Rising Tide coordinateur de Stay Grounded United Kingdom,
Anna Hughes directrice de Flight Free UK,

Francfort-Main :

Michael Flörsheimer membre de BBI-Bündnis der Bürgerinitiativen im Rhein-Main-Gebiet - gegen Flughafenausbau - für eine Nachtflugverbot von 22 Uhr-6 Uhr

Amsterdam-Schiphol :

Alfred Blokhuisen membre de Schipholwatch,
Roald Fekken membre de Amsterdam Fossielvrij,
Matt Poelmans membre de Omgeving Zonder Vlieg hinder,
Wouter Looman, membre de Platform Vliegoverlast Amsterdam

Madrid-Barajas :

Juan Manuel Martínez porte-parole de la Plataforma contra la ampliación de Baraja,
Pablo Muñoz Nieto, coordinateur de la campagne mobilités durables de Ecologistas en Acción,
Enrique Villalobos président de la Federación Regional de Asociaciones Vecinales de Madrid
María Roca membre du conseil d'administration de la Asociación Española de Educación Ambiental
Rosa María Prieto Fernández, membre de la Asociación Vecinal de Mejorada del Campo Eloy Rodríguez, membre de la Plataforma contra el ruido de San Fernando de Henares
Esther Moraga membre de la Asociación Vecinal Parque Henares
Jesús Fernández Guinea membre de la Asociación Vecinal Jarama
Gabriel Reina membre de la Asociación por la Defensa de Belvis