

SYNTHESE DES COMMENTAIRES SUR LA CONSULTATION PUBLIQUE

« Projet de décret pris pour l'application de l'article 45 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte »

Aéroports, par Joyeux Françoise , le 12 janvier 2016 à 07h43

D'abord interdire la construction de nouveaux aéroports !

Croissance verte inclut aussi protection des animaux sauvages et arrêt de la destruction d'un animal UTILE qui s'auto régule : le renard roux, martyr de la faune sauvage !

Réduction d'émissions de polluants dans les aéroports, par detrois jean , le 12 janvier 2016 à 08h34

Les initiateurs de ce texte ont fait des efforts remarquables pour en assurer la complexité....On pourrait tout simplement former les conducteurs de ces engins à utiliser au mieux les moteurs pour moins con sommer (comparaison : la plupart des chauffeurs d'engins de chantiers et de camions laissent les moteurs tourner à l'arrêt alors que les moteurs devraient être arrêtés)

Peut-être aussi le Ministère de l'Ecologie pourrait-il s'intéresser tout simplement au GPL qui est un carburant beaucoup moins polluant mais dont le développement est totalement brisé par l'Administration à coups de servitudes et de changements imprévisibles? Les quelques tentatives de constructeurs pour développer des véhicules GPL ont été systématiquement "sabrées"...

Prise en compte des déplacements de la clientèle, par Dubois , le 12 janvier 2016 à 09h26

Bonjour,

dans le projet de décrets seuls sont considérés les consommations propres des activités des aéroport. Pourtant, ces aéroports, dans leurs aménagements, dans leurs politiques sont en grande partie responsables des émissions des véhicules pour acheminer les utilisateurs (voitures particulières notamment). C'est bien par l'insertion ou non des aéroports dans les schémas de déplacements collectifs, les facilités offertes au co-voiturage.

Il est donc étonnant qu'il n'y ait aucune prise en compte dans le décret, comme une injustice.

Il en est sans doute différent pour les opérations attenantes au fret : les émissions dépendent plus particulièrement au choix de la société de transport, elle même responsable

Emmanuel Dubois

[Précision complémentaire, par Levieux , le 12 janvier 2016 à 11h26](#)

Les phases de décollage et d'atterrissage pendant lesquelles l'avion roule, sont elles à considérer, dans la partie de leurs opérations se déroulant au sol, pour les avions utilisés dans le cadre d'une exploitation commerciale ?

[Référence à des textes normatifs, par Béatrice POIRIER , le 15 janvier 2016 à 16h04](#)

Bonjour,

Il n'est fait référence à aucune norme de calcul de GES ni de norme de vérification des GES notamment les normes :

- ISO 14064 partie 1(Spécifications et lignes directrices,

au niveau des organismes, pour la quantification et la déclaration des émissions et des suppressions des gaz à effet de serre et - - ISO 14064 partie 3 (Spécifications et lignes directrices pour la validation et la vérification des déclarations des gaz à effet de serre)

D'autre part avec quels outils l'ADEME va-t-elle réaliser ses évaluations et va-t-elle faire appel à des prestataires ?

Merci

[Un décret qui ne répond en aucun cas aux objectifs de réduction des émissions, par Alain Peri VP UFCNA \(Union Française Contre les Nuisances des Aéronefs\) , le 16 janvier 2016 à 18h48](#)

Dans ce projet de décret on trouve 2 grands classiques de la tromperie systématique dans le domaine du transport aérien. En 2016, après la COP 21 organisée par la France, c'est affligeant

Minimiser les émissions (voir art. 4 et Art 6)

Il est prévu, dans ce projet de décret, de ne prendre en compte les émissions des avions que pour la partie de leurs opérations se déroulant au sol. C'est pour le moins étonnant.

La vocation, le rôle, la destination d'un aéroport est de faire atterrir et décoller des avions ! C'est sur la base de cette logique que l'OACI a déterminé une méthode d'évaluation des émissions des avions en zone aéroportuaire en faisant un ensemble indissociable décrit dans le cycle LTO (landing and Take off). Il prend en compte les émissions en dessous de 915 m (3000 pieds) dans les phases d'atterrissage, de roulage vers et depuis le terminal et de décollage. Cette méthodologie est reconnue au niveau mondial par toutes les instances. La phase au sol, de roulage, ne représente évidemment qu'une part des émissions du cycle LTO. L'administration française décide donc d'occulter une partie des sources d'émissions (la plus importante) afin de minimiser les émissions totales de chacun des aéroports. C'est un moyen aussi par la même occasion de ne pas voir les problèmes sanitaires engendrés par les émissions des avions autour des aéroports....

Le choix des critères pour donner l'illusion de la baisse (voir Art. 9, § 1 et 2)

Un autre grand classique des méthodes proposées par le lobby aérien ! Le bon sens nous conduit à penser que l'on va mesurer la quantité des principaux polluants émis par l'ensemble des sources de l'aéroport, y compris les avions pendant le cycle LTO, sur une année et la comparer à l'année de référence. C'est bien le seul critère qui compte si l'ambition est de réduire les gaz à effet de serre et la pollution pour protéger la santé des populations.

Trop simple ! On définit alors dans le projet de décret « l'Unité de trafic » (Voir définition complète Art.2) nombre de passagers ou de tonnes de fret traités par l'aéroport et l'on va comparer les émissions ramenées à une unité de trafic.

Donc si les émissions de l'aéroport ont augmenté de 30 % liés à l'augmentation du nombre de mouvements d'avions entre 2005 et 2025, et que le nombre d'Unités de trafic a augmenté de 50 % sur la période (car avions plus gros, taux de remplissage plus élevé etc) et bien nos politiques et notre administration seront satisfait parce que les émissions par « Unité de trafic » auront baissé conformément aux objectifs alors qu'en réalité les vraies émissions ont augmenté de 30 %

Affligeant ! Nos politiques, notre administration se voilent la face, veulent continuer à vivre dans un monde d'illusion où, en France, on est super bon pour régler les problèmes, on fait des lois et décrets. La France, organisatrice de la COP 21, va donner l'exemple au monde. Mais quel exemple?

Il nous faut poser les problèmes honnêtement, simplement, seule chance de trouver des solutions

[Transition énergétique pour la croissance verte : encore du green washing !, par WISCH91 , le 17 janvier 2016 à 23h06](#)

Les technologies évoluent entre 2010 et 2020, 2025 donc les émissions doivent réduire sans que les exploitants ou les compagnies n'agissent ou presque.

- Les avions les plus consommateurs en carburant sont retirés de vol par les compagnies pour réaliser des économies (ex.747-400 d'AF cette semaine) et non pour moins polluer, les A350 et B787 à venir seront moins consommateurs donc moins polluants.

- Ensuite ne considérer que le roulage de l'avion, c'est juste oublier que depuis le lâcher des freins jusqu'à ce que le train quitte la piste, la poussée nécessaire est un des moments les plus consommateurs en carburants et donc générateur de pollution pour l'aéroport. Pourquoi ne pas prendre le cycle LTO de l'OACI comme référence (LTO = Atterrissage, roulage, décollage.) ?

- Pour préparer un avion, il y a les engins de pistes, mais il y a aussi tous les engins de transports de fret et de passagers, de carburant et autres fluides, groupe de climatisation et de puissances, échelles et engins pour mettre à bord le fret, les bagages, l'avitaillement en zones réservées. Non, cela ne pollue pas !

- Et que ferait-on des avions s'il n'y avait pas les passagers qui viennent aux parkings ou par taxi et qui génèrent aussi de grandes quantités de polluants. Un forfait par place de parking et de taxi devrait être pris en compte.

- cela s'applique aussi au fret qui arrive par camions aux aéroports et qui polluent autour et sur l'aéroport.

Si on ne prend pas tout en compte, ce sera facile d'aligner des chiffres dans 5 et 10 ans, qui n'auront rien fait évoluer, la pollution sera toujours la même, majorée de la croissance "noire" (=tout ce qui n'est pris en compte dans ce décret).

Enfin si on rapporte les valeurs déjà fausses (minorées), aux "unités de trafic", on ne verra pas l'impact de la croissance sur la masse des polluants générés et "on se félicitera" de la baisse de la pollution à l'unité de trafic !

A propos, n'y a-t-il pas sur ces aéroports de salariés ou sous-traitants qui viennent en véhicules individuels ou collectifs à moteurs thermiques, ni fournisseurs qui livrent en poids lourds, les magasins de l'aéroport, les bureaux, les zones d'affaires, etc... Non, pas de cela sur ces aéroports verts

[on peut rêver, par BOUDET René , le 18 janvier 2016 à 14h57](#)

habitant les coteaux autour de Toulouse nous sommes survolés par les avions à une hauteur de 400 m, il en résulte des nuisances sonores et la pollution atmosphérique, il faut voir l'état de nos toits et des vitres qui reçoivent les retombées des gaz de combustion .

L'état ayant privatisé la gestion de l'aéroport de Toulouse Blagnac ceci ne peut qu'empirer .merci les décideurs.

[peu faire mieux, par émile , le 19 janvier 2016 à 12h56](#)

Avant-propos

On oublie volontairement de prendre en compte la descente à l'approche d'un aéroport et surtout le décollage d'un avion, qui représente proportionnellement le moment où les émissions de gaz à effet de serre sont les plus importantes et dans des zones généralement fortement urbanisées.

Pour cette raison il est nécessaire de prendre en compte les deux phases de vol, comme le recommande l'O.A.C.I (Organisation de l'Aviation Civile Internationale

Dans le décret pris pour l'application de l'article n°45 de la loi n° 2015-992, on peut y apporter plusieurs remarques :

A- L'unité de trafic (article n°2) retenue a pour effet pervers de donner beaucoup d'importance au taux de remplissage d'un vol.

a- Un avion d'une capacité de 220 places, pour une même distance, avec des conditions météo identiques verrait l'évolution de son impact de gaz à effet de serre largement bonifié simplement en améliorant son taux de remplissage en passant de 70% à 80% soit un gain de 14%, pour 22 passagers supplémentaires et une consommation de carburant sensiblement la même.

On améliore les chiffres de l'impact environnemental en apparence, sans réelle diminution des gaz à effet de serre émis.

b- L'évolution du trafic aérien en France pour l'année 2014 est de 2.95% sur 2013 (source Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie bulletin statistique trafic aérien commercial 2014).

L'année 2015 a été particulièrement bonne pour le trafic aérien.

Dans les conditions énoncées dans le décret (article n°9), il n'est pas difficile de tenir les objectifs de 10% pour 2020 et 20% pour 2025 de réduction de gaz à effet de serre, soit 2% par an, pour une augmentation de passagers de 2,95%. Facile de tenir l'objectif.

Le calcul de l'unité de trafic retenue n'est pas pertinent.

B- En ne prenant en compte que l'activité directe sur la plateforme aéroportuaire (article n°4-6) des véhicules à moteur à explosion et le roulage des avions on réduit largement l'éventail des sources de pollution du trafic aérien.

On peut noter aussi que les constructeurs et les compagnies ne sont pas concernés par le décret. La diminution des gaz à effet de serre repose pour l'essentiel sur les infrastructures aéroportuaires, largement subventionnées par les collectivités territoriales, l'Etat et les CCI.

Conclusion.

Le décret a pour seul effet de changer qu'à la marge la situation actuelle, de se donner une bonne conscience à peu de frais, de permettre une communication qui sera bien nécessaire dans un proche avenir pour valoriser la COP 21, de ne pas inquiéter les constructeurs et les compagnies aériennes.

Pour ces raisons l'annulation du décret dans sa rédaction actuelle est nécessaire pour permettre un débat, avec des propositions qui débouchent sur de réels progrès environnementaux, une rédaction sans ambiguïté en matière de diminution de gaz à effet de serre.

[Les riverains d'aéroports et les populations survolées donnent leur avis , par BEER-DEMANDER Chantal , présidente de l'UFCNA , le 19 janvier 2016 à 20h29](#)

L'Union Française Contre les Nuisances des Aéronefs (UFCNA) dont j'assume la présidence tient à apporter sa contribution à la consultation publique qui se déroule actuellement.

En effet, le grand espoir soulevé dans le cadre de la COP21 ne doit pas être déçu par des mesures inverses de celles souhaitées.

Le lobby aérien, bien que sponsor de la COP21, a réussi à faire évacuer toute négociation sur le transport aérien de cet événement majeur, et ce projet de décret reproduit les mêmes erreurs.

En effet, le projet de décret dédouane pour la pollution atmosphérique le gestionnaire d'aéroport, de la partie atterrissage et décollage des avions, ce qui est un comble puisque le propre du transport aérien est bien de faire voler les avions et non de les clouer au sol.

Nous souhaitons donc que le cycle LTO (Landing and Take Off) complet soit pris en compte dans le calcul de la pollution atmosphérique due aux avions, selon les principes de l'OACI qui ne comptabilise déjà que les émissions en dessous de 915 mètres ;

Ainsi, l'administration pourra prendre en compte l'intégralité des polluants , sur la piste et au dessus, polluants qui affectent la santé de nos concitoyens.

La lecture du projet met en lumière une autre dérive : celle des unités de trafic , une unité de trafic étant le nombre entier de milliers de passagers embarqués ou débarqués additionné du nombre entier de centaines de tonnes de fret ou de courrier postal embarqué à bord d'aéronefs ou débarqué d'aéronefs.

Le projet prévoit la comparaison des émissions ramenées à une unité de trafic.

Cette comparaison se fera de façon systématique aux dépens de l'analyse objective et rigoureuse de l'intégralité de la pollution.

Il est donc tout à fait irrecevable de penser rendre compte à la population de chiffres qui seront faux, car sous-estimés et de penser ainsi avoir résolu une partie du problème de la pollution atmosphérique.

Nous attendons donc une véritable politique courageuse et honnête qui chaque année donnera les vrais chiffres de la pollution globale due à l'activité de l'aéroport incluant les émissions des avions au sol et en vol au-dessous de 915 mètres et, plus tard, au-dessus et adaptera les mesures à prendre en fonction des résultats

Nous espérons que ce projet de décret n'aboutira pas dans sa forme actuelle, sinon nous le dénoncerons vigoureusement. Nous souhaitons contribuer à la rédaction d'un texte plus respectueux des riverains d'aéroports.

Toulouse, le 20 janvier 2016

[Opposition sur l'augmentation des nuisances aériennes. , par GAIANI Serge , le 20 janvier 2016 à 10h15](#)

La gestion de l'aéroport de Toulouse vient d'être cédée à un consortium chinois. Celui ci prévoit une augmentation du trafic sur l'aéroport (2 ou 3 fois). Ce plan est incompatible avec une réduction des gaz à effet de serre. Habitant de Toulouse, résidant dans le couloir aérien de l'aéroport, je m'oppose à l'augmentation du trafic et demande même une réduction du trafic entraînant de fait une réduction des gaz à effet de serre. Cette réduction est une absolue nécessité pour protéger la vie sur la Terre. Lorsque la vie aura disparu, la planète continuera de tourner. Sans nous !

Notre santé, vaut mieux que leurs profits.

[l'article 45 de la loi n° 2015-992, par Patric kruissel , le 20 janvier 2016 à 11h00](#)

Bonjour

Cette loi ne prend en compte qu'une toute petite partie des émissions polluantes des avions : leur roulage au sol. Un aéroport permet aux avions de décoller et d'atterrir ; et là les émissions sont beaucoup plus importantes.

Il faut que cette loi intègre l'ensemble des émissions

[Polluants atmosphériques autour des aéroports, par J.Cremoux , le 20 janvier 2016 à 15h57](#)

Bonjour,

Veillez trouver ci-dessous mes commentaires en tant que citoyen sur la consultation publique en cours sur "l'établissement d'un programme des actions en vue de réduire les émissions de gaz à effet de serres et de polluants atmosphériques"

Ce programme va dans le bon sens, toutefois il me semble que plusieurs points manquent de clartés ou ont été oubliés :

- l'administration ou les gestionnaires des aéroports, doivent prendre en compte l'intégralité des émissions des polluants du sol jusqu'à une hauteur de 915 mètres. Ceci afin d'avoir une meilleure mesure des polluants atmosphériques émis par l'activité des aéronefs au sol et en vol dans le périmètre urbain proche des aéroports.

- les unités de trafic. Si le projet amorce une solution, celle ci n'est pas totalement satisfaisante. Elle risque de biaiser les résultats des émissions de polluants atmosphériques. Afin d'avoir une idée plus juste de ces émissions, il serait souhaitable de croiser ces chiffres avec la consommation réelle (mensuelle ou annuelle) des énergies fossiles des aéroports, kérosène et autres carburants (y compris le gaz) nécessaire au fonctionnement des aéronefs et des unités mobiles s'y rattachant.

- enfin le projet de loi ne prévoit aucun objectif en matière de réduction de ces gaz à effet de serres. C'est une grave lacune. Ces objectifs pourraient permettre de "récompenser" les aéroports vertueux et, à l'inverse "pénaliser" les aéroports peu scrupuleux.

Cordialement

[décret d'application art. 45 loi 2015-992 du 17/08/2015, par Bernard Marquié ancien adjoint au maire de Toulouse, le 20 janvier 2016 à 17h43](#)

Ce décret ne correspond pas aux besoins de protection sanitaire des populations vivant à proximité des aéroports car il ne prend pas en compte la production des polluants dans les phases d'atterrissage et de décollage sous le seuil des 990 mètres de hauteur. J'habite à Toulouse dans la zone où 100000 habitants vivent, survolés à des hauteurs bien inférieures aux 900 mètres et qui en plus des nuisances sonores bénéficient des polluants produits par tous les engins qui atterrissent ou décollent. Ce décret ne servira à certains (ses hauteurs) qu'à se congratuler devant des chiffres qui ne régleront en rien les problèmes de santé des toulousains concernés. Revoyez fondamentalement ce décret pour prendre en compte la vraie vie et la santé des riverains de l'aéroport.

[Transition énergétique pour la croissance verte, par Jean Claude GODAIN , le 20 janvier 2016 à 20h16](#)

Si l'on ne peut qu'approuver l'objectif de vouloir réduire les gaz à effet de serre, la méthode proposée est vraiment tirée par les cheveux et elle aboutira à permettre aux dirigeants des aéroports cités à maintenir un taux d'émission des gaz à effet de serre inférieur à celui pris en référence tout en continuant de faire progresser le trafic aérien.

Ce ne sont pas les passagers et le fret qui créent la pollution, mais les aéronefs eux mêmes ; pour diminuer la pollution dans les villes, on diminue le nombre de véhicules, donc la seule solution est de diminuer le nombre de mouvements d'aéronefs ce qui amènera une réduction significative des gaz à effet de serre !

[Mais où est passée la COP21? ou les dérives d'un projet de décret , par Chantal BEER-DEMANDER , le 23 janvier 2016 à 10h50](#)

L'Union Française Contre les Nuisances des Aéronefs (UFCNA) dont j'assume la présidence tient à apporter sa contribution à la consultation publique qui se déroule actuellement.

En effet, le grand espoir soulevé dans le cadre de la COP21 ne doit pas être déçu par des mesures inverses de celles souhaitées

Le lobby aérien, bien que sponsor de la COP21, a réussi à faire évacuer toute négociation sur le transport aérien de cet événement majeur, et ce projet de décret reproduit les mêmes erreurs.

En effet, le projet de décret dédouane pour la pollution atmosphérique le gestionnaire d'aéroport, de la partie atterrissage et décollage des avions, ce qui est un comble puisque le propre du transport aérien est bien de faire voler les avions et non de les clouer au sol.

Nous souhaitons donc que le cycle LTO complet soit pris en compte dans le calcul de la pollution atmosphérique due aux avions, selon les principes de l'OACI qui ne comptabilise déjà que les émissions en dessous de 915 mètres ;

Ainsi, l'administration pourra prendre en compte l'intégralité des polluants, sur la piste et au-dessus , polluants qui affectent la santé de nos concitoyens.

La lecture du projet met en lumière une autre dérive : celle des unités de trafic , une unité de trafic étant le nombre entier de milliers de passagers embarqués ou débarqués additionné du nombre entier de centaines de tonnes de fret ou de courrier postal embarqué à bord d'aéronefs ou débarqué d'aéronefs.

Le projet prévoit la comparaison des émissions ramenées à une unité de trafic.

Cette comparaison se fera de façon systématique aux dépens de l'analyse objective et rigoureuse de l'intégralité de la pollution.

Il est donc tout à fait irrecevable de penser rendre compte à la population de chiffres qui seront faux , car sous-estimés et de penser ainsi avoir résolu une partie du problème de la pollution atmosphérique.

Nous attendons donc une véritable politique courageuse et honnête qui chaque année donnera les vrais chiffres de la pollution globale due à l'activité de l'aéroport incluant les émissions des avions au

sol et en vol au-dessous de 915 mètres et plus tard , au-dessus et adaptera les mesures à prendre en fonction des résultats

Nous espérons que ce projet de décret n'aboutira pas dans sa forme actuelle, sinon nous le dénoncerons vigoureusement Nous souhaitons contribuer à la rédaction d'un texte plus respectueux des riverains d'aéroports.

L'illusion comique, par Philippe Bouquet. Groupe "Nuisances aériennes" de la SEPANSO 64 , le 23 janvier 2016 à 18h31

A lire cette proposition de décret les aéroports mentionnés deviendraient de simples parkings d'objets roulants appelés, on se demande pourquoi aéronefs, qui auraient deux vies, l'une abritée par ces aéroports devenus de simples voies de roulage relevant du domaine des routes et autoroutes, l'autre située dans les cieux qui permettrait à ces objets roulants de devenir de fiers objets volants.

Je m'oppose formellement à ce projet qui nie ce qui fait l'identité, la splendeur et l'orgueil de l'Aéronautique en la ravalant au niveau du plancher des vaches, tout en se moquant de ce monde des vaches quant à son efficacité pour atteindre le but annoncé.

Ph. Bouquet SEPANSO 64

Prise en compte de la pollution lors des décollages et atterrissage, par Mme Wall , le 24 janvier 2016 à 21h51

Madame, Monsieur,

Il est proprement scandaleux que les émissions polluantes ne soient prises en compte que pendant la phase de roulage et que les phases de décollage et d'atterrissage soient exclues du calcul. Il faut que le cycle LTO complet soit intégré dans le calcul de la pollution atmosphérique générée par les avions (cf. principes de l'OACI). Suite à la COP21, je ne m'attendais pas que la santé des Français soit pris à ce point à la légère.

Ce décret est inacceptable en l'état.

Salutations

Madame Wall

Quelle honte, quelle déception, encore une couleuvre à avaler, par Desmarais , le 24 janvier 2016 à 22h43

A grand coup de communication, notre ministre de l'Écologie nous a assommé de messages sur les biens fait de cette COP21, de cette victoire historique, bien fait pour l'humanité fruits des accords signés.

Et voilà, la COP est terminée, les chefs d'États repartis, les caméras envolées et voici Mme Royal qui reprends ses fonctions « courantes » de Ministre de l'écologie en nous proposant le « Projet de décret pris pour l'application de l'article 45 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte ».

Très bien, le ministre est dans son rôle en contraignant les exploitants d'aérodromes à réduire les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques.

Oui, sauf, que cela ne s'applique que pour les émissions des moteurs de propulsion lors du roulage.

Effectivement, nous savons tous que les avions sont faits pour rouler, que les émissions de GES et polluants atmosphériques sont négligeables lors du décollage, du vol, de l'ensemble du processus de déplacement, seul doit être pris la phase de roulage de l'avion.

Quelle hypocrisie, une nouvelle illustration du manque de volonté quant à la mission dont vous êtes en charge. Madame La Ministre, je vous demande, pour nous tous, qui nous avons élus via notre Président, de revoir votre copie et de prendre en compte l'ensemble des différentes phases que représente un vol d'avion pour la mesure des émissions des GES afin de réduire l'ensemble de la chaîne et d'être enfin dans la vérité, loin des lobbys, des intérêts financiers d'un petit nombre mais bien, pour la santé d'un grand nombre et de notre environnement.

Cordialement,

Arrêtes de polluer. Rendez le droit à la vie aux humains que vous leur avez spolié et que vous spoliez toujours plus !, par Syssil , le 25 janvier 2016 à 17h39

Pour qu'il y ait moins de pollution et moins de nuisances pour la santé, il faut :

- qu'il y ait moins d'avions qui décollent et atterrissent. Or vous ne faites qu'en augmenter le nombre depuis des décennies et cela sans fin !
- Il faut garder le couvre feu de l'aéroport de Paris Orly !!!! Et commencer par le respecter, ce qui n'est pas toujours le cas !!!
- Ne faut pas encourager les ménages à faire 3 gosses ou plus en jetant de l'argent par les fenêtres via les allocations familiales. Il faut au contraire encourager à une réduction des naissances sans quoi la planète entière et sa flore et sa faune vont tous mourir sous ne nombre et la consommation humaine associée à sa pollution, à son manque de ressources, aux périls climatiques liés au réchauffement climatique !!!! Et demander aux ONG qu'elles éduquent les populations partout dans le monde dans ce sens et distribuent gratuitement la pilule (et autres protections) au lieu d'aider les populations à faire toujours plus d'enfants !!! C'est de la survie à court terme qu'il s'agit, bon sang !!!!
- Ne pas inciter à la consommation capricieuse (supprimer les vols et compagnie low cost vers des destination du genre : un Paris/Séville/Paris pour un week-end de 3 jours à Séville !!!)
- stopper tous ces capricieux jet-setteurs qui prennent le monde pour leur Disneyland géant et prennent l'avions comme la personne lambda, elle doit se déplacer quotidiennement pour aller au travail !
- Ne pas créer de tourisme dans les stratosphères et autres caprices on ne peut plus polluants de ce genre ...

Si vous ne faites cela, vous commettez des merdre anticipés à courte échéance. D'ailleurs c'est pas sûr que ce ne soit pas trop tard déjà à cause de votre cupidité, mauvaise foi exemplaire et aussi pour beaucoup le fait de faire égoïstement plus de 2 mômes par famille !!!

C'est tellement évident qu'il faut faire ce qui est écrit ci-avant et réserver les vols aux besoins d'urgences (vols pour raison sanitaire ...) et supprimer les vols pour les capricieux voyageurs !

Questions, par auguste michelle , le 25 janvier 2016 à 19h35

Pourquoi se référer à l'année 2010 déjà obsolète, alors que le trafic a bien augmenté depuis ? Pourquoi se limiter aux conséquences des déplacements au sol alors que la pollution est beaucoup plus importante lors du décollage qui s'étend sur plusieurs dizaines de kilomètres au-dessus de nos têtes ? Pourquoi relativiser l'augmentation de la pollution en la divisant par le nombre de passagers ou de tonnes de fret embarqués : quand un aquarium est pollué parce qu'il contient trop de poissons, peut-on en rajouter encore et encore et changer seulement 10% de l'eau en 2020 ?

commentaire au sujet du projet de décret sur la pollution des avions, par Laplace Marie-Claude , le 26 janvier 2016 à 10h38

Bonjour

Je suis riveraine concernée par les nuisances aériennes de Toulouse et je vous fais part de quelques remarques.

Même si c'est bien de vouloir diminuer la pollution, il faut encore que cela soit vraiment un plus pour les riverains des aéroports. Hors, ce projet de décret ne tient pas compte de la partie atterrissage et décollage des avions concernant la pollution atmosphérique, puisque seules seront comptabilisées les émissions en dessus de 915 mètres. Pour une ville comme Toulouse, dont une partie habitée par des dizaines de milliers d'habitants est survolée par les avions bien en dessous de ces 915m, ce décret reviendrait à ne pas tenir compte de tous ces gens.

En espérant que la réalité de la pollution, dans sa globalité pourra être prise en compte dans ce décret et en espérant que sera également traitée un jour la pollution sonore des avions.

Cordialement

MC Laplace

Association de Défense des Riverains de l'Aéroport de Bâle-Mulhouse, par Wollenschneider Bruno, Président , le 26 janvier 2016 à 19h07

Voici les points à prendre en compte dans le décret final :

- les émissions doivent être mesurées pendant tout le cycle LTO
- mesurer la quantité des principaux polluants émis par l'ensemble des sources de l'aéroport, y compris les avions pendant le cycle LTO, sur une année et la comparer à l'année de référence
- ne pas introduire et comparer « l'Unité de trafic » uniquement.

Ce projet de décret n'est pas digne de la France, organisatrice de la COP 21. La priorité doit être la santé des populations. Pour cela nous avons besoin d'un cadre législatif performant.

Contre le décret pour l'application de l'article 45 de la loi 2015-992, par Agnès Dallamaggiore , le 27 janvier 2016 à 18h15

Ce projet de décret est une tromperie à l'avantage du lobby des exploitants d'aérodromes, visant à faire croire qu'on mesure et contrôle la pollution des avions alors que ces mesures seront truquées puisqu'elles ne prendront pas en compte la pollution maximale au décollage et à l'atterrissage.

Comment une ministre de l'écologie qui se veut responsable peut-elle cautionner cette imposture? Le développement économique anarchique finira par nous tuer tous.

La vérité est qu'il faudrait réduire le nombre de vols en obligeant les compagnies à investir dans des avions plus gros et moins polluants: A 380 entre autres. On n'a pas besoin de multiplier les vols dans une même journée vers la même destination, il faudrait des accords internationaux.

Projet trop peu ambitieux, par Bergero , le 28 janvier 2016 à 19h11

Les "autres sources" mentionnées à l'article 6 prennent-elles en compte la pollution produite par les bâtiments dont au moins une partie est en zone de sécurité?

C'est bien de réduire la pollution de l'avion au sol, mais c'est une goutte d'eau dans un océan de nuisance comparé à la consommation au décollage. Il faut ajouter les gaz produits au moins au dessous 3000 pieds ce qui reste au voisinage de l'aéroport.

La réduction des gaz à effet de serre obligatoire sera elle effective quelle que soient les mouvements lesquels sont estimés en croissance de 4.5% l'an par le PDG d'ADP en Île de France.

Aéroport de Toulouse Blagnac, par Marchetti , le 28 janvier 2016 à 21h29

J'habite Goyrans un village au Sud de Toulouse.

Jusqu'à présent très peu d'avions passaient au dessus et à très haute altitude ne créant ni nuisances sonores, ni pollution.

L'aéroport de Toulouse Blagnac depuis le mois de Novembre 2015 fait décoller ses avions au Sud et ils effectuent un demi-tour sur Goyrans à basse altitude pour repartir vers leurs destinations, vers le Nord ou vers l'Ouest. (j'ai pu le vérifier en me connectant sur Flight radar 24 et en filmant).

Les avions passent donc très régulièrement au dessus du village et leurs demi-tours provoquent des nuisances de bruits très importantes et sans doute de pollution, sans compter les risques de crash.

Pour quelles raisons l'aéroport fait-il décoller ses avions d'une piste au Sud pour leurs faire effectuer ensuite un demi-tour?

Je ne pense que cela n'engendre pas d'économie au niveau du carburant puisque le trajet est plus long du fait du demi-tour. Cette décision de faire décoller des avions à contresens de leurs destinations résulte sans doute des plaintes des riverains au Nord de Toulouse.

Je pense qu'il serait pertinent de vérifier l'émission de gaz à effets de serre des avions effectuant ce demi-tour

Inacceptabilité du texte en l'état, par van Hoegaerden , le 30 janvier 2016 à 16h47

La France s'est sérieusement et considérablement enorgueillie du succès de la COP21. Sauf que celle-ci n'a pas prononcé une seule fois le mot aviation, pourtant un pollueur majeur. Oui, on sait qu'elle a abandonné le sujet à l'OACI pour septembre 2016, organisme qui est la cheville ouvrière et esclave du lobby aérien. L'avenir n'est pas rose.

La proposition de texte pour ce nouveau décret n'est pas acceptable en l'état. Si l'on peut admettre que les onze exploitants d'aérodromes désignés n'ont pas les moyens d'agir une fois que les avions initient leur décollage (roulage piste), leurs aéroports sont sources de nombreuses pollutions qui

dépassent largement le cadre du décret envisagé, à savoir le seul roulage des avions au sol et celui des véhicules en zone de sûreté à accès réglementé.

Il conviendra, dans ce décret, d'ajouter toutes les autres sources de pollution, y compris en zones non réservées, dont ces aéroports sont seuls responsables, sur lesquelles elles peuvent donc agir en toute autonomie et plein contrôle, selon le principe légal du pollueur-payeur.

Il en va ainsi des sources énergétiques pour le chauffage ou la climatisation, le traitement des eaux usées, etc. et surtout le trafic routier d'accès aux aéroports (voitures des passagers, bus et cars, taxis et assimilés, camions de livraison, etc.). Chacun sait que c'est également une source majeure de pollution, et que, dans le cas d'Aéroports de Paris, cette société ne fait RIEN pour accélérer le développement des transports en commun, puisque le stationnement des véhicules est une source de revenus plus importante que celles des redevances aéroportuaires : il faut donc contraindre cette société.

Enfin, le concept d'"intensité en gaz à effet de serre" ou d'"intensité en polluant atmosphérique" consistant à diviser le volume des émissions par le nombre d'unités de trafic est strictement inacceptable. Tous les experts mondiaux s'accordent pour affirmer que le trafic aérien doublera d'ici 2030 ou 2035 par rapport à 2010 : il est inconcevable que les pollutions aériennes doublent avec le trafic aérien, même si l'objectif énoncé dans le décret est une réduction de 10 et 20%, pour 2020 et 2025 respectivement. C'est le chiffre absolu en volume d'émissions qui doit être réduit : la santé des 4,5 millions de riverains d'aéroports français exige une diminution de la pollution actuelle, et non celle du doublement de cette pollution.

A défaut de voir ces éléments pris en considération dans le projet de décret, les associations de riverains ne manqueront pas de faire toute la publicité nécessaire auprès du grand public et des médias, et d'alerter les représentants du peuple des faiblesses majeures de ce nouveau décret.

Michel van Hoegaerden

Membre titulaire de la Commission Consultative de l'Environnement de Paris-Orly

Membre associé titulaire de l'ACNUSA

Administrateur de l'Union Française Contre les Nuisances des Aéronefs (UFCNA)

Vice-Président technique d'AVEVY et d'Alerte Nuisances Aériennes (ANA)

[Bruit et pollution engendrés par les aéronefs militaires..... par Claude Leclercq , le 30 janvier 2016 à 19h24](#)

Bonsoir,

Une fois de plus, je me permets de vous signaler en tant que riveraine de la BA 115 d'Orange Caritat qui est une base militaire, que nous subissons en endurons est inadmissible voir scandaleux, d'autant plus que l'UFCNA ne met jamais ce problème à l'ordre du jour.

Je pense de plus en plus que nous sommes complètement exclus parce que nos problèmes sont difficiles à résoudre certes, et que c'est l'Armée donc la Défense Nationale donc "pas touche".

Mais voilà, c'est la France... donc "chut" pas un mot, alors qu'il y aurait des solutions pour adoucir la vie de ses riverains !

Encore faudrait-il le vouloir mais avec l'Armée de l'Air, aucune discussion possible sur ce sujet notamment sur des mesures éventuelles pour rendre notre vie plus agréable, si ça n'émane pas de leur hiérarchie.....

Claude Leclercq, président de l'ACdB de Courthézon dans le Vaucluse.

[Aéroport toulouse Blagnac, par DEDIEU Patrick , le 31 janvier 2016 à 18h08](#)

Ne prendre que la pollution au sol en oubliant les vols au-dessus de nos maisons.... Je pense qu'aucune des personnes qui a travaillé sur ce décret ne vit dans un axe de terrain d'atterrissage....

[Avis de l'ACNUSA concernant la consultation de l'article 45 , par Nathalie GUITARD , le 1er février 2016 à 16h01](#)

Nos références : 160039

Consultation décret d'application – article 45 LTECV

L'ACNUSA est globalement satisfaite de la rédaction de ce décret qui atténue certaines imprécisions et incohérences de l'article 45 de la LTECV. De plus, elle se félicite de l'ajout d'un volet relatif à la mise en place de moyens de substitution aux moteurs auxiliaires de puissance. En effet, cette action pourra avoir un effet positif notable sur la qualité de l'air sur et autour de la plateforme si elle est mise en place comme nous le recommandons depuis plusieurs années.

Vous trouverez ci-dessous nos remarques et commentaires, article par article. La responsable du pôle Air de l'Autorité se tient à la disposition du ministère pour toute demande d'informations complémentaires (nathalie.guitard@acnusa.fr).

Article 1 – liste aéroports

L'Autorité a bien noté que l'aéroport de Strasbourg n'est pas visé par ce décret, car il ne répond plus au critère défini au premier alinéa du I de l'article 1609 quater viciés A du code général des impôts (critère : nombre annuel des mouvements d'aéronefs de masse maximale au décollage supérieure ou égale à 20 tonnes a dépassé vingt mille lors de l'une des cinq années civiles précédentes).

Enfin, à titre purement rédactionnel, il conviendrait de supprimer le mot « et » à l'avant-dernier tiret après « Paris – Orly ».

Article 2 – définitions

Il semble nécessaire d'ajouter une définition pour les « véhicules routiers » : flotte de véhicules routiers du gestionnaire et des entreprises travaillant sur la plateforme. Pour les sources mobiles, il faudra également inclure expressément les avions au sol notamment pendant le roulage comme c'est le cas à l'article 4.

Il faudrait également remplacer « peuvent » par « doivent » dans « Peuvent également être incluses au titre des sources d'émissions fixes...”

Article 3 –GES et polluants

Pour la liste des polluants, il est indiqué « particules en suspension » : pourquoi ne pas viser précisément les PM10 et surtout les PM2.5 ? Cela permettrait d'être cohérent avec le projet de révision de la directive sur les plafonds nationaux d'émissions (NEC). En effet, il est prévu d'ajouter les PM2.5 à la liste des 4 polluants déjà pris en compte.

A titre rédactionnel, il convient d'écrire « composés organiques volatils ».

Article 4 – Sources

De quels véhicules routiers parle – t- on : ceux du gestionnaire ou tous les véhicules routiers ? Il faut le définir dans l'article 2 (voir supra).

A-t-on une idée précise de ce que représente le pourcentage des émissions des véhicules routiers en zone réservée ? Pourquoi ne pas viser également les engins de piste ?

Article 5 – méthode de calcul des émissions pour l'année 2010 - Aux I (avions) et II (véhicules routiers) et III (autres sources) IV : Facteurs d'émissions

Il est noté que les facteurs d'émissions seront issus de la documentation nationale. Cette formulation semble très vague. Ne peut-on pas la préciser notamment pour les avions ?

Article 6 – Évaluation des émissions pour l'année 2020 et 2025

Au vu de la formulation, les engins de piste semblent exclus de la liste des émetteurs ? Si oui, quelles sont les motivations pour cette exclusion et pourquoi sont-ils définis dans l'article 2 ?

Préciser que la méthode de calcul devra être identique à celle choisie pour les calculs d'émissions de 2010.

Article 8 : Plan d'actions

Attend-on des gestionnaires d'indiquer une action pour chaque source ? Dans le cas positif, cela ne semble pas forcément nécessaire si on atteint les objectifs avec une 1 ou 2 actions sur des sources ciblées ?

Il faudrait également que soit inscrit clairement les méthodes de calcul ou les hypothèses pour évaluer les réductions d'émissions liées à la mise en place des moyens de substitution.

Article 9 : vérification de l'atteinte des objectifs par l'ADEME

I. pour les GES

Il faut indiquer la méthode de calcul de la réduction de l'intensité en gaz à effet de serre comme cela est indiqué au point II pour les polluants

II. pour les polluants

La réduction est-elle ensuite calculée polluant par polluant ? Et comment l'ADEME évaluera-t-elle l'atteinte ou non de l'objectif global dans le cas où les objectifs ne seraient pas atteints pour l'ensemble des polluants ?

Article 10 : bilan des plans d'actions

Il faudrait préciser les grandes lignes du bilan des plans d'actions.

Divers :

S'est-on assuré que l'évolution technologique de la flotte « avions » n'était pas suffisante pour atteindre ces objectifs ?

Etant donné que l'objectif est fixé pour l'ensemble des plateformes : les gestionnaires envisagent-ils de se concerter pour évaluer l'ensemble des actions proposées et définir si elles sont ou non suffisantes pour atteindre l'objectif commun ?

Est-il prévu de vérifier si les objectifs pour 2020 et 2025 sont atteints ? Et si oui, il faudrait l'indiquer dans le décret d'application. Il serait intéressant de demander, a minima, un calcul des émissions en 2020 et en 2025.

Enfin l'Autorité demande que soit inscrit dans le décret l'obligation de transmettre les plans d'action des aéroports à l'ACNUSA pour avis, cela conformément à la volonté du législateur qui donne compétences à l'ACNUSA sur toute question relative aux nuisances environnementales sur et autour des aéroports.

[Désaccord sur le projet de décret pris pour l'application de l'article 45 de la loi 2015-992, par GELLE, le 1er février 2016 à 16h40](#)

Je ne suis pas d'accord sur ce projet de décret pour les motifs suivants :

- 1- Il se limite au "cycle de roulage au sol de l'avion".
- 2- Il définit une baisse de l'émission de gaz à effet de serre en valeur relative (par rapport aux "unités de trafic " définies) mais pas en valeur absolue

[Remarques sur le décret, par Noël Goddet le 1er février 2016 à 22h34](#)

Le projet de décret restreint le champ d'application de l'article 45 de la loi 2015-992. Il élimine la circulation des engins de piste (article 4 et 6) et la circulation des véhicules routiers d'accès à l'aéroport.

La non prise en compte des émissions de ces derniers n'incitera pas à favoriser la desserte de l'aéroport par des transports en commun. Le revenu des parkings voitures étant supérieur aux redevances aéroportuaires, l'exploitant n'a aucun intérêt à développer un accès en transport en commun. Il est nécessaire de le contraindre à agir pour réduire cette part importante de gaz à effet de serre et de pollution.

Les émissions des avions en phases de décollage et d'atterrissage sont très importantes. Elles polluent directement les populations riveraines et participent majoritairement à l'effet de serre. Il est fondamental d'agir sur la part la plus importante des émissions pour obtenir un résultat tangible.

En ce qui concerne l'intensité comme facteur de jugement de la réduction des émissions, il est à retenir que sans amélioration des circulations dans la zone de sûreté, l'augmentation de l'emport réduit proportionnellement l'intensité. Cela peut fausser l'interprétation des résultats et permet l'autosatisfaction. Par contre les émissions au décollage augmenteront.

Le moyen le plus sûr pour réduire les émissions est de réduire le trafic. Deux leviers peuvent être mis en œuvre à long terme :

- Changer les mentalités pour éviter des déplacements en avion pour des motifs futiles.
- Travailler à une entente mondiale pour augmenter le prix des billets par taxation carbone.

[Décret insuffisant vus les enjeux, par MD31 le 2 février 2016 à 11h52](#)

Je soutiens l'avis émis par L'Union Française Contre les Nuisances des Aéronefs (UFCNA) concernant ce projet de décret :

- cycle LTO complet pris en compte dans le calcul de la pollution atmosphérique due aux avions
- ne pas ramener les émissions à une unité de trafic mais donner l'intégralité des chiffres des émissions et de la pollution

[Insuffisant, par Didier Gonzales, maire de Villeneuve le Roi et conseiller régional le 2 février 2016 à 20h26](#)

Faire porter la réduction des émissions sur le roulage au sol est clairement insuffisant. Il convient déjà de faire respecter la loi Grenelle sur la restriction du trafic aérien en cas de pic de pollution prolongé c'est à dire en situation de dangerosité pour les populations.

[COPIE A REVOIR, par CORIAS Comité des Riverains de l'Aéroport Saint Exupéry Mairie 69330 PUSIGNAN le 2 février 2016 à 21h41](#)

Le CORIAS est essentiellement un collectif associatif regroupant des associations qui, dans les villages, luttent contre les nuisances aéroportuaires, et des adhérents individuels de villages soumis aux nuisances de l'aéroport. Ces villages sont : Pusignan, Jons, Villette, Grenay, Heyrieux, Janneyrias, Saint Quentin Fallavier, Beauvoir de Marc, Meyzieu, Genas, Saint Laurent de Mure, Sainte Croix, Charantonnay, Bonnefamille... Créé en 1971, lors de la création de l'aéroport, le Comité de Prévention de Protection et de Défense Contre les Nuisances des Avions de l'Aéroport de Lyon Satolas devient CORIAS, COmité des Riverains de L'Aéroport de Satolas, aujourd'hui aéroport de Lyon St Exupéry. CORIAS a pour but l'information, la défense et la représentation des riverains face aux atteintes à leur sécurité, environnement, cadre de vie, santé, capital foncier, écologie.

Les membres des associations formant le collectif qu'est le CORIAS ont appris l'existence, par le biais de l'UFCNA dont il est un membre actif, d'une consultation publique sur un projet de décret concernant l'évaluation et les objectifs de réduction des émissions sur les principaux aéroports français. Cela est regrettable car dans le projet l'aéroport de Lyon est nommé cité. Or, les responsables des services de l'État et de l'Aéroport De Lyon (ADL) connaissent les membres de la

Commission Consultative de l'Environnement. Il aurait été judicieux que ces deniers soient informés systématiquement et officiellement de ce projet de décret et de cette consultation publique. L'exercice de la démocratie est difficile pour les associations concernées car l'information ne leur est pas donnée. Quel crédit accordé à un bilan d'enquête, de consultation publique, quand de nombreux protagonistes ne peuvent participer ?

Lors des réunions de travail des Commissions Consultatives sur l'Environnement de l'aéroport de Lyon Saint Exupéry, le problème de la qualité de l'air a été évoqué. Une réunion de présentation au niveau local a même été dédiée au sujet. Cependant, cela s'est avéré plus une réunion informative. Les Engagements pour l'environnement se sont révélés eux aussi frappés du même travers, celui du "green washing" : ce serait les infrastructures routières, autoroutières qui polluent mais pas les avions.

Ce projet de décret présente deux inconvénients majeurs. Tout d'abord un déni de réalité, le projet de décret minimise les rejets aériens et leurs impacts sur le changement climatique, cela par divers biais.

Il s'agit de ne comptabiliser qu'une partie des rejets. A partir de la méthodologie proposée par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) qui évalue les émissions pendant le cycle Landing Take Off (LTO = Atterrissage-Décollage), en dessous de 915m (après les avions ne rejettent rien !), on ne prend en compte que les émissions pendant le roulage, phase qui représente seulement une part des émissions du cycle LTO ! Évoquer uniquement les impacts au sol, qui ne représentent qu'une infime partie des rejets de l'activité du transport aérien, c'est occulter volontairement l'essentiel de la pollution due aux GES, PM et imbrulés, émis par les avions.

Il s'agit de la création d'un nouvel indice. « L'Unité de trafic » (Voir définition complète Art.2) nombre de passagers ou de tonnes de fret traités par l'aéroport permettra de comparer les émissions ramenées à une unité de trafic. Si les émissions de l'aéroport ont augmenté de 30 % liés à l'augmentation du nombre de mouvements entre 2005 et 2025, et que le nombre d'unités de trafic a augmenté de 50 % sur la période (car avions plus gros, taux de remplissage plus élevé etc), les émissions par "unité de trafic" auront baissé de 13% selon le calcul proposé, alors qu'en quantité absolue, ils auront bien augmenté de 30% ! C'est le volume total lui-même des émissions qui doit être réduit de x % et non ce volume divisé par le nombre d'unités de trafic.

Il s'agit d'une expérience de pensée qui consister à déconnecter la plate-forme aéroportuaire de son territoire. En effet, pour accéder à un aéroport, il faut des routes, des parkings. La détermination de la pollution aéroportuaire au sol ne doit pas être effectuée uniquement en zone réservée mais sur le trafic d'accès à l'aéroport, qui lui est une source considérable de rejets gazeux polluants.

Le deuxième inconvénient majeur est une contradiction avec la réalité. Ainsi on accepte les revenus financiers des parkings (qui pour ADP sont supérieurs aux redevances aéroportuaires) mais on refuse d'en tenir compte dans l'évaluation des rejets. Il faut intégrer dans ce décret, la création de transport en commun, comme moyen d'accès privilégié à la plate-forme.

En résumé, ce projet de décret s'inscrit dans la droite ligne des accords de la COP 21, qui elle-même intègre une prise de conscience nationale et internationale des défis auxquels notre génération et les générations futures doivent faire face :

Alors que les enquêtes scientifiques démontrent l'impact sanitaire de la dégradation de la qualité de l'air sur les populations (survolées ou non),

Alors que les enquêtes scientifiques démontrent l'impact des gaz à effet de serre sur le changement climatique,

Alors que les enquêtes parlementaires et sénatoriales se penchent sur l'impact financier des pollutions atmosphériques,

Alors que les dirigeants de la planète signent des accords démontrant une réelle prise de conscience du problème,

Ce décret

Vise à minimiser les émissions, en se limitant au cycle de roulage au sol de l'avion,

Vise à manipuler les résultats et tromper le public en utilisant une nouvelle unité de mesure, l'unité de trafic.

Ce projet de décret a pour but de fixer les méthodes d'évaluation des émissions et de comparaison d'une période à l'autre pour suivre les politiques de réduction des émissions des aéroports, à la fois pour les gaz à effet de serre et pour la pollution locale. Le CORIAS estime qu'il est urgent de réétudier objectivement le projet de décret afin de tenir les objectifs de la COP 21 quant aux gaz à effet de serre et pour la pollution locale.

C'est pourquoi le CORIAS émet un avis défavorable sur le texte proposé, tout en reconnaissant l'impérieuse et urgente nécessité de produire un décret d'application de l'article 45 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte, décret permettant de tenir compte de toutes les pollutions atmosphériques dues au transport aérien, décret visant, à priori, à réduire de façon réelle ces nuisances.

Ce projet de décret doit s'appuyer sur une vision du transport aérien qui ancre la plate-forme dans le développement économique non futile du territoire. On ne peut que regretter que ce secteur en pleine croissance, continue à ne pas taxer le kérosène.

[Ce décret ne peut être publié en l'état, par Dominique Lazarski, Présidente de l'ADERA le 2 février 2016 à 23h37](#)

L'ADERA, association représentant les riverains de l'aéroport de Beauvais -Tillé, membre de l'UFCNA, reprend à son compte l'ensemble des déclarations de cette dernière :

La France a joué un rôle important dans l'organisation et la conduite de la COP 21, entraînant les principaux pays du monde dans une prise de conscience : l'impérieuse nécessité de regarder la réalité en face et d'agir avec force pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et de polluants afin de préserver la planète mais aussi de protéger la santé des populations.

Ce projet de décret a pour but de fixer les méthodes d'évaluation des émissions et de comparaison d'une période à l'autre pour suivre les politiques de réduction des émissions des aéroports, à la fois

pour les gaz à effet de serre et pour la pollution locale.

Malheureusement il constitue l'exemple parfait des vieilles pratiques consistant à occulter les problèmes et donner l'illusion de l'action. Cela n'est plus possible en 2016.

Dans ce projet de décret on trouve deux grands classiques de la tromperie systématique utilisée par le lobby aérien :

1. Minimiser les émissions (voir art. 4 et Art 6).

Il est prévu, dans ce projet, de ne prendre en compte les émissions des avions que pour la partie de leurs opérations se déroulant au sol. Or, la vocation, le rôle d'un aéroport est de faire atterrir et décoller des avions. C'est selon cette logique que l'OACI a déterminé une méthode d'évaluation des émissions des avions en zone aéroportuaire en faisant un ensemble indissociable décrit dans le cycle LTO (Landing and Take Off), qui prend en compte les émissions en dessous de 915 m (3000 pieds) dans les phases d'atterrissage, de roulage vers et depuis le terminal et de décollage. Cette méthodologie est reconnue au niveau mondial par toutes les instances. La phase au sol, de roulage, ne représente évidemment qu'une part des émissions du cycle LTO. L'administration française décide donc d'occulter une partie des sources, la plus importante, afin de minimiser les émissions totales de chacun des aéroports. C'est un moyen aussi d'ignorer l'ampleur des émissions de certains polluants tels que les oxydes d'azote et les particules ultrafines et donc les problèmes sanitaires engendrés par les émissions des avions autour des aéroports....

2. Retenir des critères qui donnent l'illusion de la baisse (voir Art. 9, § 1 et 2)

Le bon sens nous conduit à penser que l'on va mesurer la quantité des principaux polluants émis par l'ensemble des sources de l'aéroport, y compris les avions pendant le cycle LTO (total ou partiel), sur une année et la comparer à l'année de référence. C'est bien le seul critère qui compte si l'ambition est de réduire les gaz à effet de serre et la pollution pour protéger la santé des populations. Trop simple et trop risqué pour l'administration en responsabilité ! Ainsi, le projet de décret définit « l'Unité de trafic » (Voir définition complète Art.2) c'est à dire le nombre de passagers ou de tonnes de fret traités par l'aéroport et l'on va comparer les émissions ramenées à une unité de trafic. Donc si les émissions de l'aéroport ont augmenté de 30 % liés à l'augmentation du nombre de mouvements d'avions entre 2010 et 2025, et que le nombre d'Unités de trafic a augmenté de 50 % sur la période (car avions plus gros, taux de remplissage plus élevé, etc...) notre administration communiquera sa grande satisfaction parce que les émissions par « Unité de trafic » auront baissé conformément aux objectifs alors qu'en réalité les vraies émissions totales de l'aéroport, en quantité, ont augmenté de 30 %.

L'Etat se voile la face pour continuer à vivre dans un monde d'illusion, où Il suffit de bien choisir les termes d'un décret pour qu'un problème soit résolu. La France, organisatrice de la COP 21, veut donner l'exemple au monde. Mais quel exemple ? Les citoyens ont besoin d'avoir confiance en des plans d'action efficaces. Ce décret ne peut être publié en l'état.

[Et le reste de la pollution ?, par Tom , le 3 février 2016 à 12h03](#)

Il faudrait peut-être intégrer le reste de la pollution?

Arrêtons de penser à l'échelle micro !

Cela me rappelle toujours Tchernobyl... comme par magie la France était épargnée !

Là on veut nous faire croire la même chose, la pollution générée sur la plateforme ne s'arrête pas au roulage des avions ! Les avions polluent également lorsqu'ils volent !!! et il suffit de voir les particules noires quelques kilomètres autour des aéroports pour comprendre l'intensité de cette pollution atmosphérique !

[Projet de décret d'application de l'article 45 de la loi TECV : commentaires ADEME, par Marc COTTIGNIES pour l'ADEME , le 3 février 2016 à 15h28](#)

L'ADEME ne dispose pas de la connaissance de l'ensemble des données produites par les aérodromes et des actions qu'ils ont déjà réalisées ou qui sont en cours. Cependant, un recoupement de différentes informations publiques nous font penser que l'impact effectif de la disposition législative de l'article 45 de la loi TECV sur la baisse des émissions pourrait être faible. En effet, les objectifs fixés dans l'article de loi sont peu ambitieux, et sans doute pour certains déjà atteints en 2015, 10 ans avant l'échéance. De plus, ces objectifs étant exprimés en valeur relative (par unité de trafic), on risque d'assister à une augmentation absolue des émissions pour l'ensemble de ces aérodromes, si la croissance des unités de trafic est trop importante. Ainsi, cette approche n'est pas en phase avec les objectifs nationaux et internationaux qui sont exprimés en valeur absolue car ils visent une baisse progressive des émissions de GES (gaz à effet de serre) dans la perspective de contenir l'augmentation moyenne des températures au déjà des 2°C d'ici la fin du siècle, et pour cela de diviser par 4 les émissions absolues de GES d'ici à 2050 dans les pays industrialisés.

L'ADEME soumet ici six propositions de nature à améliorer la lisibilité de cette disposition, et faire en sorte qu'elle contribue effectivement à générer une implication encore plus forte des acteurs de l'aérien dans la maîtrise de ces impacts environnementaux.

Proposition n°1 : prévoir un futur article de loi complétant l'article 45

Il s'agira notamment de préciser que les exploitants d'aérodromes doivent produire, pour l'année 2020 puis pour l'année 2025, un bilan montrant l'atteinte des objectifs fixés par l'article 45.

Proposition n°2 : aspects méthodologiques et cohérence avec les bilans GES obligatoires

L'ADEME propose que le décret s'appuie sur les dispositions existantes en matière de bilans GES obligatoires (article L.229-25 du code de l'environnement) pour préciser les différents aspects méthodologiques tels que :

- Les principes généraux des bilans d'émissions de GES
- Les périmètres organisationnels
- Les périmètres opérationnels et les postes d'émission
- Les principes généraux pour l'évaluation des émissions de GES
- Le format de restitution

Dans cette approche et dans le cadre particulier de l'article 45, les postes à prendre en compte doivent être à la fois ceux qui sont rendus obligatoires dans la réglementation de l'article L.229-25 (dits « émissions directes de GES » et « émissions de GES indirectes liées à l'énergie »), et ceux, complémentaires, qui sont recommandés dans la méthodologie relative à cet article L.229-25 (dits « autres émissions indirectes de GES »). Concernant cette dernière catégorie, l'ADEME recommande de retenir les postes dits pertinents, comme exposé dans le document « Lignes directrices pour le

développement d'un guide sectoriel bilan d'émission de gaz à effet de serre » (ADEME, Septembre 2014). Le guide sectoriel « Calcul du bilan des émissions de GES pour les métiers de l'aérien » (FNAM, Janvier 2013) peut également permettre de préciser certains points.

Concernant les polluants atmosphériques, la plupart des modalités relatives à l'article L.229-25 pour les émissions de GES peuvent être également appliquées aux polluants.

Proposition n°3 : clarification des programmes d'action et de leur impact

Il est nécessaire que les exploitants précisent leurs programmes d'action en distinguant :

- Les nouvelles actions de réduction qui font suite à cette disposition législative, et qui relèvent de la décision de l'aérodrome et non des autres acteurs et de la conjoncture
- Les actions déjà réalisées ou en cours, dont la décision n'est pas liée à cette disposition législative
- L'impact des tendances de trafic, d'évolution des flottes d'aéronefs (type, technologie) et de leur usage (taux de remplissage, ...)

Proposition n°4 : recommander la généralisation des équipements de substitution aux APU

L'ACNUSA identifie cette action comme très significative. Il convient donc de la mettre en évidence, et de demander aux exploitants un engagement spécifique sur ce sujet, aux horizons 2020 et 2025.

Proposition n°5 : modifications diverses du projet de décret

a) Compléter l'article 2 avec les définitions précises de :

- la phase de roulage
- la phase d'escale

b) Inclure tous les types d'aéronefs (hélicoptères)

Proposition n°6 : partage de données avec l'ADEME

Le travail sur ces sujets et cette thématique à l'ADEME nécessitent l'accès aux données, et études disponibles côté ministère. L'ADEME sollicite donc la DGAC pour disposer de toute information utile à l'analyse des programmes d'action que lui soumettront les aérodromes.

[CONSULTATION PUBLIQUE SUR LE PROJET DE DECRET application de l'article 45 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 11 janvier au 3 février 2016, par Bazoge Andrée Présidente de l'association PUSIGNAN C.R.I.E..vice Présidente du CORIAS , le 3 février 2016 à 15h53](#)

Mairie

69330 PUSIGNAN

tel/fax : 06/60/75/42/42

e-mail : andree.bazoge@wanadoo.fr

association-pusignan.crie@laposte.net

OBJET : L'objet de l'association est d'œuvrer dans un but préventif et défensif, et ce, par tout moyen licite, pour la sauvegarde des sites et de la prévention des nuisances apportées à son environnement

?

CONSULTATION PUBLIQUE SUR LE PROJET DE DECRET

Application de l'article 45 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015

11 janvier au 3 février 2016

Tout d'abord nous déplorons que l'information ne nous ait pas été donnée directement.

PUSIGNAN C.R.I.E. estime qu'il est urgent de réétudier objectivement le projet de décret afin de tenir les objectifs de la COP 21 quant aux gaz à effet de serre et pour la pollution locale.

Nous n'approuvons pas le projet de texte proposé ce jour.

Nous n'approuvons pas qu'un tel projet dédouane le gestionnaire d'aéroport de la partie atterrissage et décollage des avions.

Nous souhaitons que le cycle LTO complet soit pris en compte dans le calcul de la pollution due aux avions.

Nous soulignons une autre dérive : celle des unités de trafic. Si le projet prévoit la comparaison des émissions ramenées à une unité de trafic, cette comparaison se fera aux dépens d'une analyse rigoureuse de l'intégralité de la pollution. Ces chiffres seront faux car sous-estimés.

Nous attendons une véritable politique qui chaque année donnera les vrais chiffres de la pollution due à l'activité de l'aéroport.

Pusignan le 02 février

Contribution DIRAP au projet de décret : Emissions cycle LTO et GES en valeur absolue, par BUTEUX président DIRAP , le 3 février 2016 à 16h15

La DIRAP (association de Défense des Intérêts des Riverains de l'Aérodrome de Pontoise / Cormeilles en Vexin), dont j'assume la présidence tient à apporter sa contribution à la consultation publique.

Certaines dispositions proposées ne permettent pas de placer la démarche réglementaire envisagée par la loi au niveau des ambitions communes présentées lors de la COP 21.

Le projet de décret ne permet pas de prendre en considération la partie atterrissage et décollage des avions, qui, sans être directement de la responsabilité de l'exploitant de la plateforme aéroportuaire peut et doit être maîtrisée par la réglementation française de façon à apporter sa contribution à la réduction de l'effet de serre.

Il est donc nécessaire de comptabiliser toutes les émissions relatives au cycle LTO total selon les principes de l'OACI.

Le projet prévoit par ailleurs de mesurer et réaliser la comparaison des émissions dans le temps ramenées à une unité d'œuvre étant « une unité de trafic exprimée en nombre de passager ou tonnage fret ».

De façon à assurer une transparence totale sur les émissions vis-à-vis des populations et du citoyen, la communication sur les émissions ramenées à l'unité d'œuvre doit être accompagnée par la communication en valeur absolue des émissions totales du cycle LTO exprimée en tonnes de CO₂eq sur l'année.

Ces données permettront ainsi au citoyen de connaître à la fois les progrès réalisés pour réduire les Gaz Effet de Serre totaux relatifs à l'activité de l'aérodrome (effet climat) ET les GES par unité d'œuvre (effet bonnes pratiques réglementaires locales).

Jean Marc BUTEUX
Président DIRAP

[Activité aéroportuaire et mesure de la pollution subie par les riverains, par Pierre BAILLES, pour le Comité de Quartier Arènes St Cyprien, le 3 février 2016 à 17h13](#)

Pour « un programme des actions afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques résultant des activités directes et au sol de la plateforme aéroportuaire... ».

L'objectif est de quantifier les émissions de polluants et de gaz à effet de serre générés par cette activité de transport et de suivre leur évolution.

Pour ce faire, le ministère de l'écologie propose un « nouvel » indicateur de pollution... qui ne prend plus en compte la phase d'atterrissage et le décollage des avions !!! Mais uniquement le roulage (taxiway...) des avions, et autres véhicules.

Le Comité de Quartier Arènes St Cyprien rappelle que les habitants de l'agglomération subissent directement la pollution engendrée par les mouvements des avions de l'aéroport Toulouse-Blagnac, et évidemment celle des décollages et atterrissages qui représentent plus de la moitié des émissions de polluants générés par l'activité de l'aéroport (chiffres du cycle LTO).

En effet, la DGAC inventorie déjà les diverses émissions polluantes, notamment par l'étude du cycle d'évolution des avions, - le LTO - prenant en compte l'atterrissage, la circulation au sol et le décollage des avions. Norme mise en place par l'organisation internationale de l'aviation -l'OACI- qui permet de suivre et de comparer les émissions des différents aéroports. Ces données sont publiées annuellement en France depuis 2007.

Alors pourquoi créer un nouvel indicateur, qui ne prend pas en compte l'essentiel de la pollution engendrée par les aéroports et qui « profite » aux riverains ? Rappelons-le encore ; un aéroport est destiné à faire décoller et atterrir des avions ! Un indicateur qui ne pourra pas être comparé aux autres aéroports internationaux ?? Qui ne donnera plus le chiffre réel de la pollution subie par les populations riveraines ???

Encore plus fort ! ; Afin de comparaison franco-française, il est créé un « indice d'intensité » qui ramène l'émission de pollution à une « unité de trafic » (pour simplifier : par passager) ... Donc, si le nombre de passagers transportés augmente (cas probable) avec des avions plus gros qui polluent un

petit peu moins par passager (progrès technique), alors l'indice d'intensité de l'aéroport baissera ! Alors que la pollution totale générée par l'aéroport, elle, aura augmenté !!! Comment ne pas voir là de l'enfumage, au sens propre comme au figuré ? !

Le Comité de Quartier Arènes St Cyprien demande que soient conservés les indicateurs actuels (LTO) et l'indication du total de pollution de l'activité de l'aéroport pour permettre de connaître l'évolution réelle de la pollution liée au transport aérien, plutôt que de présenter des chiffres faussés par une manipulation qui a pour objectif de masquer l'augmentation de la pollution subie par les riverains.

[Prise en compte de la pollution atmosphérique réelle, par serre , le 3 février 2016 à 18h13](#)

Ce décret ne prend pas en compte la nuisance atmosphérique de loin la plus importante pour les populations directement survolées.

Cette dernière est représentée par les phases d'approche, d'atterrissage et de décollage des aéronefs.

[Nous contestons ce projet de décret, par Montgeron Environnement , le 3 février 2016 à 22h56](#)

Nous ne sommes pas d'accord avec ce projet de décret pour les raisons suivantes :

- 1- Il se limite au cycle de roulage au sol de l'avion,
- 2- Il définit une baisse des émissions de gaz à effet de serre en valeur relative (par rapport aux "unités de trafic" définies) et non en valeur absolue.

Pourquoi ne peut-on consulter les avis déjà exprimés, comme cela se pratique habituellement dans les enquêtes publiques?

Le peu d'avis exprimés ne signifie pas un désintérêt des riverains des aéroports mais un défaut d'information de la population concernant cette enquête publique qui est restée confidentielle.

Une prolongation de l'enquête s'impose.

[Commentaire projet de décret article 45 loi 2015-992, par GODDET Noël , le 3 février 2016 à 23h26](#)

Le projet de décret restreint le champ d'application de l'article 45 de la loi 2015-992.

Il élimine la circulation des engins de piste (article 4 et 6) et la circulation des véhicules routiers d'accès à l'aéroport.

La non prise en compte des émissions de ces derniers n'incitera pas à favoriser la desserte de l'aéroport par des transports en commun. Le revenu des parkings voitures étant important relativement aux redevances aéroportuaires, l'exploitant n'a aucun intérêt à développer un accès en transports en commun.

Il est nécessaire de le contraindre à agir pour réduire cette part importante de gaz à effet de serre et de pollution de l'aéroport.

Les émissions en phase de décollage et atterrissage représentent la plus grande part des émissions de l'aéroport qui polluent directement les populations riveraines et participent majoritairement à

l'effet de serre. Il est fondamental d'agir sur la part la plus importante des émissions pour obtenir un résultat tangible.

En ce qui concerne « l'intensité » comme facteur de jugement de la réduction des émissions, il est à remarquer que sans amélioration des circulations au sol, l'augmentation de l'emport réduit proportionnellement l'intensité. Cela fausse l'interprétation des résultats et permet l'autosatisfaction.

La réduction certaine de l'effet de serre et des pollutions sera obtenue par la réduction du trafic. Des mesures à long terme peuvent être envisagées :

- Changer les mentalités pour éviter les déplacements en avion pour des motifs futiles.
 - Travailler à une entente mondiale pour augmenter le prix des billets par la taxation carbone.
-

[Contribution du comité du quartier Croix de Pierre sur le projet de décret pris pour l'application de l'article 45 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte, par michel MASSOU Secrétaire Général du comité du quartier Croix de Pierre , le 4 février 2016 à 00h23](#)

En référence au texte du projet de décret cité en objet, la commission environnement du comité du quartier Croix de Pierre à TOULOUSE constate que la moitié de ses plus de 11 000 habitants est survolée par les avions à l'atterrissage au QFU 32 et au décollage au QFU 14. Ce qui provoque des nuisances d'origine aérienne dans les domaines du bruit et de la pollution atmosphérique.

Or, le décret ne traite en rien de la lutte à mener contre les effets sur les hommes de ces nuisances liées au survol des riverains.

Réglementer les pollutions dues aux mouvements des avions et des engins d'assistance au sol est une excellente chose, mais ne protège pas du tout les riverains survolés.

C'est pourquoi le projet de décret doit être complété en lui permettant :

1. d'inclure les vols LTO,
2. de proposer ce qu'il se passerait en cas d'objectif non atteint
3. de rechercher des moyens de substitution à ces moyens polluants,
4. de taxer ces émissions d'oxyde d'azote.

Par ailleurs, la notion « d'unité de trafic » n'est pas pertinente. Pour nous, c'est un ratio propre à l'entreprise qui permet aussi d'avoir faussement l'impression que les émissions polluantes diminuent alors que toutes les causes augmentent. En particulier le nombre de mouvements aériens, la taille des avions et, le nombre de passagers.

En conclusion, ce projet de décret est rédigé à minima pour ne pas faire de peine au lobby aéronautique et ne pas entraver l'emploi sur les aéroports, alors que l'environnement humain et naturel au voisinage continue à subir les effets des nuisances aériennes en termes de :

- bruit de jour et de nuit,
- pollution de l'air au CO2,
- pollution de l'air aux oxydes d'azote NOx,
- destruction de la couche d'ozone,
- accélération du changement climatique.

C'est pourquoi l'avis est défavorable pour le projet de décret tel que présenté en consultation à ce jour.

Signature :

Madame Christiane FONTANARI Présidente du comité du quartier Croix de Pierre
PO Monsieur Michel MASSOU Secrétaire Général