

## 15ème législature

<b>Question N° : 955</b>	<b>De M. Gilles Lurton ( Les Républicains - Ille-et-Vilaine )</b>	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé &gt;</b> Transition écologique et solidaire		<b>Ministère attributaire &gt;</b> Transports
<b>Rubrique &gt;</b> transports aériens	<b>Tête d'analyse &gt;</b> Contribution du transport aérien à la pollution atmosphérique	<b>Analyse &gt;</b> Contribution du transport aérien à la pollution atmosphérique.
Question publiée au JO le : <b>05/09/2017</b> Réponse publiée au JO le : <b>20/03/2018</b> page : <b>2391</b> Date de changement d'attribution : <b>12/09/2017</b>		

### Texte de la question

M. Gilles Lurton appelle l'attention de M. le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, sur la contribution du transport aérien à la pollution atmosphérique et ses effets sur la santé humaine. En effet, le trafic aérien est producteur d'oxydes d'azote, de monoxyde de carbone, d'hydrocarbures imbrûlés et de composants organiques volatiles. Si les calculs de volume de carburant permettent d'extrapoler le volume des émissions totales et donc l'impact environnemental, les retombées de ces polluants sont difficiles à mesurer du fait de la dispersion dans l'air et peu d'études ont pu faire le point sur l'impact sanitaire. Ainsi, la plupart des études produites à ce jour ne calculent plus les émissions lorsque l'aéronef se situe à plus de 900 mètres d'altitude. Ces particules polluantes sont pourtant dangereuses pour la santé et la très grande fréquence des vols autour des aéroports franciliens, notamment, doit attirer l'attention des pouvoirs publics. Lors de la discussion à l'Assemblée nationale de la loi « Modernisation de notre système de santé » adoptée le jeudi 17 décembre 2015, un amendement proposé par le député Gérard Sebaoun, rapporteur de la loi et sollicitant la remise d'un rapport par le gouvernement au Parlement relatif à la contribution du transport aérien à la pollution atmosphérique et ses effets sur la santé humaine avait été adopté. Ce rapport devait être remis au Parlement dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la loi mais à ce jour, il semblerait qu'aucune suite concrète n'ait été donnée à cet amendement. Aussi, il lui demande de bien vouloir lui faire connaître sa position sur la contribution du transport aérien à la pollution atmosphérique et ses effets sur la santé humaine et si il a l'intention d'engager une réflexion sur ce sujet.

### Texte de la réponse

Si le transport aérien constitue l'une des sources de pollution en France, sa part reste toutefois relativement faible comme le montrent les inventaires réalisés : les données du Centre interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique (CITEPA) indiquent en effet que la contribution des activités aériennes aux émissions d'oxydes d'azote et aux particules fines s'élève respectivement à moins de 2 % et à environ 1 % au niveau national. Régionalement, ces parts peuvent être plus élevées, comme en Île-de-France où elles atteignent 7 % pour les oxydes d'azote et 2 % pour les particules fines. Ces deux polluants sont ceux dont les concentrations dépassent ponctuellement les valeurs limites imposées par la réglementation européenne, notamment à proximité des axes routiers. C'est à ce titre qu'ils font l'objet d'actions ciblées dans le plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques et que des feuilles de route opérationnelles et multi-partenariales doivent être définies par les préfets dans les zones concernées. Les émissions ou concentrations des autres polluants, monoxyde de carbone,

hydrocarbures imbrûlés et composés organiques volatiles, apparaissent moins significatives. Les émissions du transport aérien englobent les rejets des avions en vol et au sol mais également ceux des véhicules d'assistance en escale, qu'il s'agisse d'engins de piste spécialisés ou de véhicules routiers, ceux des bâtiments, ou encore des centrales d'énergie. Pour les avions, dont les émissions sont très majoritaires, les quantités de polluants considérées sont celles émises lors du cycle atterrissage-décollage, jusqu'à une hauteur de 915 m. Cette hauteur est, en moyenne, celle de la « couche-limite » au-dessus de laquelle les émissions sont dispersées et n'ont plus d'impact sur la qualité de l'air locale. C'est une valeur déterminée par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), utilisée mondialement, dont la pertinence a pu être confirmée par les calculs réalisés par Airparif. Concernant les effets du transport aérien sur la santé, il peut être précisé qu'habituellement, les études conduites appréhendent les effets généraux de la pollution, toutes sources confondues, et que l'impact sanitaire n'est pas spécifique à une source mais proportionnel à sa contribution aux concentrations. Si la disposition concernant l'élaboration d'un rapport n'a pas été maintenue dans la loi « Modernisation du système de santé », la contribution du transport aérien fait toutefois l'objet d'une attention particulière du Gouvernement. À titre d'illustration, les aéroports ont obligation d'inventorier leurs émissions et de mesurer la qualité de l'air à leurs abords. La direction générale de l'aviation civile (DGAC) établit annuellement un bilan des émissions gazeuses des avions sur les principaux aéroports. Enfin, dans chaque région, les associations agréées de surveillance de la qualité de l'air jouent un rôle important en matière de surveillance et d'information. En région parisienne par exemple, Airparif met à disposition des riverains de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Le Bourget et Paris-Orly une information quotidienne sur les niveaux de pollution atmosphérique auxquels les franciliens sont exposés grâce à sa plateforme SURVOL. Au-delà de cette surveillance et de ces bilans, l'État et les acteurs du secteur poursuivent leurs efforts pour limiter les émissions de polluants. Ces efforts sont effectués tant au niveau régional avec, par exemple, la révision en cours du plan de protection de l'atmosphère de l'Île-de-France à laquelle le transport aérien contribue, qu'au niveau national avec la définition d'objectifs assignés aux aéroports dans l'article 45 de la loi de transition énergétique pour la croissance verte du 17 août 2015 (réduction de l'intensité des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques de 10 % au moins en 2020 et de 20 % au moins en 2025 par rapport aux intensités constatées en 2010). De plus, des études sont menées par la France pour déterminer les progrès que pourrait apporter l'utilisation des biocarburants sur les quantités de polluants rejetés. Enfin, au niveau international, la France participe aux travaux de renforcement des règles auxquelles sont soumis les moteurs d'avions : la première norme mondiale de certification des émissions de particules fines des moteurs a été élaborée en 2016. Deux ans auparavant entré en vigueur une nouvelle norme en matière d'émissions d'oxydes d'azote, imposant une réduction des émissions autorisées de 15 %. Ces normes sont régulièrement révisées afin d'améliorer continûment les exigences de performance des moteurs.