

## Concertation sur le projet de Terminal 4 et de développement de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle

DU 12 FÉVRIER AU 12 MAI 2019



**Les Amis  
de la Terre  
Val d'Oise**

Les Amis de la Terre Val-d'Oise forment une association qui œuvre en faveur de la protection de l'environnement et du cadre de vie. Cette association est agréée au titre de la protection de l'environnement et est membre de la fédération des Amis de la Terre France fondée en 1970, elle-même membre de la fédération de Friends of the Earth International, premier réseau écologiste mondial. Le réseau des Amis de la Terre agit pour des transitions écologiques vers des sociétés soutenables.

**CONTACT :**  
valdoise@amisdelaterre.org

[www.amisdelaterre.org/-Val-d-Oise-.html](http://www.amisdelaterre.org/-Val-d-Oise-.html)

### AVIS DÉFAVORABLE DE LA PART DES AMIS DE LA TERRE VAL-D'OISE

#### Introduction

##### *Un postulat de départ contestable*

Le projet repose essentiellement sur le postulat d'une augmentation du trafic aérien de 2 à 3 % par an durant les deux prochaines décennies, avec une saturation des capacités d'enregistrement à Paris-CDG prévue en 2028. La justification du terminal 4 est donc « *d'accompagner l'évolution du trafic aérien* » pour être en mesure d'accueillir 40 millions de passagers supplémentaires dès 2037. Nous contestons ce postulat et prétendons que l'avenir pourra être fort différent de celui qu'envisage le groupe ADP.

##### *Une mauvaise piste pour des buts légitimes*

Le développement économique associé à la capacité d'un territoire à offrir à ses habitants un emploi digne est un but légitime. Mais ces emplois doivent être créés pour accompagner la nécessaire transition écologique et non dans le cadre d'infrastructures aéroportuaires stimulant les émissions de gaz à effet de serre. Ceci est en contradiction avec les objectifs de la loi n°2009-967 du 3 août 2009 (dite Grenelle-I) qui précise en son article 10 : « *La politique des transports contribue au développement durable et au respect des engagements nationaux et internationaux de la France en matière d'émissions de gaz à effet de serre...* » ; et en son article 12 : « *il sera accordé, en matière d'infrastructures, la priorité aux investissements ferroviaires par rapport au développement de projets routiers ou aéroportuaires* ».

Pour les Amis de la Terre, l'épanouissement économique d'un territoire doit se faire dans les limites qu'imposent les exigences sociales et les contraintes environnementales.

# POSITION ET ARGUMENTS

## La croissance du trafic aérien n'est ni assurée, ni souhaitable

Certes depuis l'an 2000, le trafic aérien a été multiplié par 2,3 mais rien ne permet d'affirmer que cette croissance « insouciante et euphorique » se maintiendra à moyen terme. Les chiffres de prévision de croissance émanent d'organismes qui ont un intérêt dans l'augmentation du trafic, ce sont :

- l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (ICAO) dont la mission consiste « à appuyer et à favoriser un réseau mondial de transport aérien qui satisfasse, **voire excède** les besoins des entreprises et des passagers du monde entier »<sup>1</sup>
- Boeing qui prévoit pour la période 2017-2037 un taux de croissance annuel de 4,7 % au niveau mondial et de 3 % en Europe<sup>2</sup>
- Airbus qui table sur un taux de croissance mondial annuel de 4,4 %, ce qui nécessiterait selon cette entreprise la mise sur le marché de 37 390 nouveaux avions d'ici 2037<sup>3</sup>

Quel crédit peut-on accorder à ces chiffres qui reposent essentiellement sur des considérations économiques ? La croissance passée s'est faite dans des conditions particulièrement favorables : développement du *low-cost*, croissance économique de l'Asie, quasi absence de taxation, soutien indéfectible des états et enfin une image positive du tourisme international vécu comme un élément de standing.

## L'impact environnemental de l'aviation est souvent sous-estimé

L'impact climatique de l'aviation ne dépend pas seulement des émissions de CO<sub>2</sub> mais aussi d'autres substances et en particulier de la vapeur d'eau émise en altitude<sup>4</sup>. Ainsi, en 2005, alors que ses émissions de CO<sub>2</sub> contribuaient à hauteur de 3 % des émissions anthropiques mondiales, le trafic aérien contribuait à hauteur de 4,9 % du forçage radiatif global<sup>5</sup>. D'autre part, l'ICAO reconnaît que « [les polluants émis

par les avions] participent en outre aux grands problèmes d'environnement que sont l'ozone troposphérique, le smog photochimique, la formation de particules volatiles secondaires, et d'autres processus chimiques qui se produisent dans l'atmosphère et présentent des risques sanitaires » ; « D'autres espèces d'émissions inquiétantes pour la santé et l'environnement doivent aussi être prises en compte dans les inventaires, notamment celles que regroupe la désignation de polluants atmosphériques dangereux (PAD), qui sont des gaz connus ayant sur la santé un effet aigu à de faibles concentrations. [...], la recherche sur les PAD est encore peu avancée, mais elle a toutefois inventorié 15 PAD connus dans les rejets des moteurs d'avions. Il reste que la connaissance des facteurs influençant ces émissions est embryonnaire pour la plupart de ces polluants »<sup>6</sup>. Qu'à cela ne tienne : l'ICAO rêve d'un doublement du trafic d'ici 15 ans et une multiplication par sept d'ici 2050 ! Dans le même temps, la Chine prend conscience des problèmes de pollution qu'engendre son extraordinaire développement aérien<sup>7</sup>

## Les fausses solutions pour verdifier l'aviation : le remède pire que le mal

Soumis depuis 2012 au système européen d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre (EU-ETS)<sup>8</sup>, le secteur de l'aviation prétend pouvoir réduire significativement ses émissions de CO<sub>2</sub> par des mesures de compensation et par l'utilisation de carburants alternatifs, c'est le programme CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme)<sup>9</sup>. En réalité, il s'agit d'un recours massif aux agrocarburants<sup>10</sup>, en particulier l'huile de palme dont on sait les dégâts considérables que sa production engendre<sup>11</sup> et qui de plus fait l'objet de

1 « Objectifs stratégiques de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale », sur *ICAO.int*, <https://www.icao.int/about-icao/Council/Pages/FR/Strategic-Objectives.aspx>, 2019

2 *Commercial Market Outlook 2018-2037*, Boeing, 2018

3 *Global Networks, Global Citizens*, Airbus, 2018

4 J. D. SCHEELHAASE, « How to regulate aviation's full climate impact as intended by the EU council from 2020 onwards », *Journal of Air Transport Management*, vol. 75, 1<sup>er</sup> mars 2019, p. 68-74

5 D. S. LEE *et al.*, « Transport impacts on atmosphere and climate: Aviation », *Atmospheric Environment*, vol. 44, n° 37, 1<sup>er</sup> décembre 2010, p. 4678-4734

6 *Orientations sur l'évaluation environnementale de modifications opérationnelles proposées de la gestion du trafic aérien.*, Montréal, Organisation de l'aviation civile internationale, 2014

7 H. LIU *et al.*, « Atmospheric emission inventory of multiple pollutants from civil aviation in China: Temporal trend, spatial distribution characteristics and emission features analysis », *Science of The Total Environment*, vol. 648, 15 janvier 2019, p. 871-879

8 Q. CUI, Y. LI *et* Y.-M. WEI, « Exploring the impacts of EU ETS on the pollution abatement costs of European airlines: An application of Network Environmental Production Function », *Transport Policy*, vol. 60, 1<sup>er</sup> novembre 2017, p. 131-142

9 *On Board - A sustainable Future - Aviation and Climate Change*, Montréal, Organisation de l'aviation civile internationale, 2016 ; *Sustainable Aviation Fuels Guide*, Montréal, Organisation de l'aviation civile internationale, 2017 ; J. SCHEELHAASE *et al.*, « EU ETS versus CORSIA – A critical assessment of two approaches to limit air transport's CO<sub>2</sub> emissions by market-based measures », *Journal of Air Transport Management*, vol. 67, 1<sup>er</sup> mars 2018, p. 55-62

10 H. GRIFFITHS *et* R. BLAKE, *L'aviation vole à contre-courant - Verdifier l'industrie aéronautique grâce aux agrocarburants*, C. Berdot (trad.), Montreuil, Les Amis de la Terre, 2011

11 S. ANGERAND, *Arnaque à l'huile de palme durable - 12 questions pour comprendre les enjeux*, Montreuil, Les Amis de la Terre, 2011 ; S. ANGERAND, C. MOLLIÈRE *et* L. DESJARDINS, *Stop à l'huile de palme dans nos*

chantage commercial<sup>12</sup>. Quant aux avions à propulsion électrique, ils ne sont pas pour demain ni même pour après-demain<sup>13</sup>. Devant la faiblesse des gains attendus par les stratégies d'atténuation et les améliorations techniques, certains envisagent de restreindre temporairement l'espace aérien<sup>14</sup>.

## La prise de conscience et la pression de l'opinion publique

La perspective de changements climatiques dramatiques ainsi que l'effondrement de la biodiversité menacent l'ensemble de l'écosphère de bouleversements majeurs... et remettent en cause l'avenir de l'humanité<sup>15</sup>. Cette réalité là ne peut plus être ignorée pour qui se tient un tant soit peu au courant de l'actualité. Le tourisme étant l'acteur majeur des voyages aériens, la disposition de l'opinion publique à son égard est cruciale pour ce secteur<sup>16</sup>. L'impact social et environnemental du tourisme de masse<sup>17</sup> et du fret aérien est de mieux en mieux connu des populations et un nombre de plus en plus grand de personnes ne supportent plus la dissonance cognitive et renoncent à prendre l'avion<sup>18</sup>, cela se traduit par le mouvement « flygskam » en Scandinavie<sup>19</sup>. De plus, alors qu'il est parfois difficile de se passer de son automobile, à l'inverse personne n'est contraint d'aller passer une semaine aux Seychelles. L'avion est le poste auquel il est le plus facile de renoncer pour réduire efficacement son empreinte carbone. Les Pays-Bas envisagent de supprimer les liaisons aériennes Bruxelles-Amsterdam ; en Belgique, les Verts flamands souhaitent en faire autant et aller plus loin en faisant interdire les vols en-dessous de 1000 kilomètres<sup>20</sup>. À

côté de ceux qui refusent l'avion pour raisons écologiques, car, disent-ils « *le bilan carbone d'un voyage en avion efface toute trace d'effort le reste du temps* »<sup>21</sup>, il y a ceux qui ne peuvent le prendre pour des raisons économiques<sup>22</sup>, or le prix de l'avion ne pourra qu'augmenter.

Du côté de l'entreprise, l'*escape game* à Sarlat a plus la cote que le saut à l'élastique en Nouvelle Zélande, ce n'est pas très bon pour l'image d'une entreprise de gonfler son bilan carbone : le tourisme d'affaires se relocalise<sup>23</sup>. D'autre part, il n'est pas exclu qu'un jour les déplacements professionnels soient intégrés au « scope 2 » de la comptabilité carbone des entreprises, c'est-à-dire rendu obligatoire.

La sévérité des dégâts causés par les changements climatiques pousseront peut-être les États, dans un avenir plus proche qu'on le croît, à prendre des mesures qui nous paraissent aujourd'hui inconcevables, telles que la mise en place de quotas carbone individuels : c'est la « carte carbone » que le préconise Agnès Sinaï à Science Po et d'autres équipes dans le monde<sup>24</sup>. En effet, les cartes de rationnement (qui forcément impacteront les voyages en avion) sont le moyen le plus équitable de répartir l'effort dans le cadre d'une économie de guerre contre les changements climatiques.

## La fin du soutien et des avantages accordés à l'aviation est inéluctable

La convention de Chicago, adoptée en 1947<sup>25</sup>, protège le trafic aérien de taxes sur les carburants, mais cette digue finira par céder<sup>26</sup>. L'ADEME considère que le kérosène devrait être taxé, au moins pour les vols intérieurs : « *[la] questions se posent sur l'exonération du kérosène alors que l'avion émet jusqu'à 40 fois plus de CO<sub>2</sub> que le train par kilomètre parcouru*

carburants, Montreuil, Les Amis de la Terre, 2017

12 Communiqué de presse : B. C. MUNTHE, « L'Indonésie conditionne l'achat d'avions à l'huile de palme », Reuters, 2018

13 V. VISWANATHAN et B. M. KNAPP, « Potential for electric aircraft », *Nature Sustainability*, vol. 2, n° 2, 1<sup>er</sup> février 2019, p. 88-89

14 M. NIKLASS *et al.*, « Potential to reduce the climate impact of aviation by climate restricted airspaces », *Transport Policy*, s. d.

15 J. ROCKSTRÖM *et al.*, « Planetary Boundaries: Exploring the Safe Operating Space for Humanity », *Ecology and Society*, vol. 14, n° 2, 2009 ; W. STEFFEN *et al.*, « Planetary boundaries: Guiding human development on a changing planet », *Science*, vol. 347, n° 6223, 13 février 2015, p. 1259855-1259855

16 V. FILIMONAU, M. MIKA et R. PAWLUSIŃSKI, « Public attitudes to biofuel use in aviation: Evidence from an emerging tourist market », *Journal of Cleaner Production*, vol. 172, 20 janvier 2018, p. 3102-3110

17 M. LENZEN *et al.*, « The carbon footprint of global tourism », *Nature Climate Change*, vol. 8, n° 6, 1<sup>er</sup> juin 2018, p. 522-528

18 P. KREMER et G. DUTHEIL, « L'avion, plaisir coupable de l'écolo voyageur », *Le Monde*, 25 février 2019, p. 34-36 ; G. POINGT, « Ces Français qui ne prennent plus l'avion pour préserver la planète », sur *lefigaro.fr*, <http://www.lefigaro.fr/conso/ces-francais-qui-ne-prennent-plus-l-avion-pour-preserver-la-planete-20190413>, 13 avril 2019

19 F. FAUX, « En Scandinavie, le « flygskam » défie le transport aérien », *Le Figaro*, 8 avril 2019, p. 28

20 « Groen souhaite, comme les Pays-Bas, la suppression des vols Bruxelles-Amsterdam pour favoriser les liaisons en train », sur *SudInfo.be*,

<https://www.sudinfo.be/id105770/article/2019-03-06/groen-souhaite-comme-les-pays-bas-la-suppression-des-vols-bruxelles-amsterdam>, 6 mars 2019

21 A. COULAUD et M. LACROUX, « La fin du monde justifie-t-elle les moyens ? », *Libération*, 3 avril 2019, p. 2

22 A. GRAHAM et D. METZ, « Limits to air travel growth: The case of infrequent flyers », *Journal of Air Transport Management*, vol. 62, 1<sup>er</sup> juillet 2017, p. 109-120

23 F. DELAGE, « Le tourisme d'affaire est un vrai business », *Sud Ouest*, 21 juin 2018, p. C2-15

24 A. SINAÏ, *Penser la décroissance - Politiques de l'Anthropocène*, Paris, Presses de Sciences Po, 2013

25 « Convention relative à l'aviation civile internationale », n° 7300/9, 1947

26 F. POULIQUEN, « L'avion échappera-t-il encore longtemps à une taxe environnementale ? », sur *20 minutes*, <https://www.20minutes.fr/planete/2466231-20190306-transport-aerien-echappera-encore-longtemps-taxe-nom-lutte-contre-rechauffement-climatique>, 6 mars 2019 ; C. COHEN, « Carburants: pourquoi les avions et les bateaux échappent aux taxes », sur *lefigaro.fr*, <http://www.lefigaro.fr/conjoncture/2018/11/16/20002-20181116ARTFIG00206-carburants-pourquoi-les-avions-et-les-bateaux-echappent-aux-taxes.php>, 12 mars 2019

ru et par personne transportée. Or, le secteur aérien représente environ 3,5 % des émissions de gaz à effet de serre de la France. Pour les vols internationaux, une taxe supplémentaire ajoutée à celles déjà en vigueur peut poser des problèmes de compétitivité des compagnies aériennes française face à leurs concurrents [...]. Mais pour les vols intérieurs, la taxe carbone peut être un moyen de renchérir l'avion par rapport au train, en cohérence avec son niveau de pollution. »<sup>27</sup>. D'autre part, les autres avantages dont bénéficie le secteur aéronautique tels que l'allocation gratuite de quotas d'émission et une TVA à taux zéro pour les vols internationaux ne sont plus socialement acceptables car si toutes ces aides réduisent le prix des billets d'avion de plus de 30 %, il n'en reste pas moins que le transport aérien est principalement utilisé par les catégories socio-professionnelles supérieures<sup>28</sup>.

## Le groupe ADP envisage le risque d'une éventuelle saturation des capacités d'accueil, mais il élude un autre risque.

Les statisticiens le savent bien : toute prise de décision implique un double risque. Le risque de « faire » alors qu'il ne le fallait pas... et le risque de ne « pas faire » alors qu'il le fallait. Ces deux risques ne sont pas égaux et doivent tous deux être pris en considération pour pouvoir être comparés. Pourtant ADP n'envisage sérieusement que ce dernier risque : « Sans projet, ces terminaux risquent la saturation dans les années à venir » (Dossier de concertation p26) ; « Si le trafic était moindre qu'anticipé, le projet pourrait être ralenti » (Dossier de concertation p12). La saturation des capacités d'enregistrement n'est pas envisagée avant 2028 alors qu'une mise en service partielle du terminal 4 est en revanche envisagée dès 2024, soit 4 ans avant une éventuelle saturation (*ibid.*). Avant d'engager les moindres travaux, attendons *a minima* la confirmation de cette hypothétique saturation. Il est entendu qu'un délai de plusieurs années puisse être nécessaire entre le début des travaux et la mise en service. Mais éviter de faire des aménagements inutiles et coûteux vaut bien de prendre le risque d'induire certaines tracasseries pour les passagers.

27 « À quoi doit servir la taxe carbone ? », sur [Ademe.fr](https://www.ademe.fr/particuliers-eco-citoyens/dossiers-comprendre/dossier/transition-ecologique-comment-faire/a-quoi-doit-servir-taxe-carbone), <https://www.ademe.fr/particuliers-eco-citoyens/dossiers-comprendre/dossier/transition-ecologique-comment-faire/a-quoi-doit-servir-taxe-carbone>, 21 mars 2019

28 M. FINK, *Les aides au transport aérien - Dommageables au climat et injustes*, Montreuil, Réseau Action Climat, 2017

## La pertinence d'un nouveau terminal pour absorber l'hypothétique augmentation des flux

L'un des objectifs du T4 est de « fluidiser » les contrôles passager par un recours aux technologies numériques liées à la biométrie (Dossier de concertation p12 dernier §). Est-il vraiment nécessaire d'avoir un nouveau terminal pour déployer ces nouvelles technologies ? Est-ce vraiment impossible de les implanter dans les terminaux existants ?

La véritable motivation du projet se trouve au bas de la page 38 du dossier de concertation : « L'existence d'un hub est indispensable pour attirer et développer un trafic international, rémunérateur pour les compagnies et les aéroports... » ; « La plateforme de correspondance performante permet de capter une part de la croissance du trafic aérien international ». Nous sommes loin du souhait du PDG du groupe ADP, M. De Romanet, pour qui « il s'agit d'accompagner l'évolution du trafic aérien... » (Dossier de concertation p3), ce qui d'ailleurs s'apparente à : « ne faisons rien pour limiter le réchauffement climatique, accompagnons-le ! »

## CONCLUSION

Selon M. Arkwright (DGE d'ADP), « C'est moins une concertation sur le présent qu'une concertation sur une vision d'avenir » (Dossier de concertation p18). Justement, les partisans du T4 ne prennent pas en compte tous les éléments pour se faire une vision juste des avènements souhaitables et compatibles avec les exigences sociales et environnementales. Parmi ces éléments, l'accentuation des dérèglements climatiques et la décrue énergétique nous semblent cruciales. Cela conduira à des évolutions telles que les voyages se feront moins loin et moins souvent et qu'il sera honteux de prendre l'avion.

Il est déraisonnable de s'opposer au sens de l'histoire.