



Impacts

Nuisances, de quoi parle-t-on?

- Nuisances sonores : Direct et indirect
- Pollution de l'air dont PUF

- Trafic aérien au sol et en l'air
- Dessertes (trafic routier – train – tram...)



Santé/Qualité de vie

- La Santé , une priorité ! •



Stoppée fin 2020 (pour cause de COVID), la démarche d'étude d'Impact en Santé est à finaliser.



Les éléments identifiés dans le cadre de l'étude ont permis :

- d'alimenter les débats en CCE, lors notamment des travaux sur le PPBE
- Lors des conférences publiques, de mettre en évidence, à partir d'études scientifiques, l'impact très négatif de l'exposition au trafic aérien.

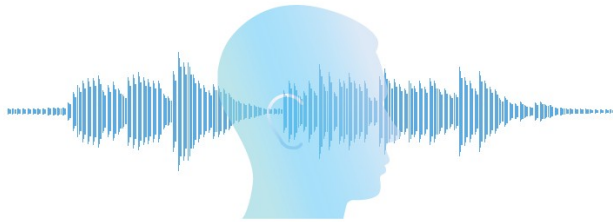


Autorité environnementale

..... et de nombreux autres....

LIGNES DIRECTRICES
RELATIVES AU
BRUIT
DANS L'ENVIRONNEMENT

dans la Région européenne
RÉSUMÉ D'ORIENTATION



Quels sont les indices de référence d'un Plan d'exposition au bruit ?

- La zone A, de gêne très forte, avec un indice Lden supérieur à 70.
- La zone B, de gêne forte, avec un indice Lden compris entre 62 et 70.
- La zone C, de gêne modérée, avec un indice Lden compris entre 55 et 62.

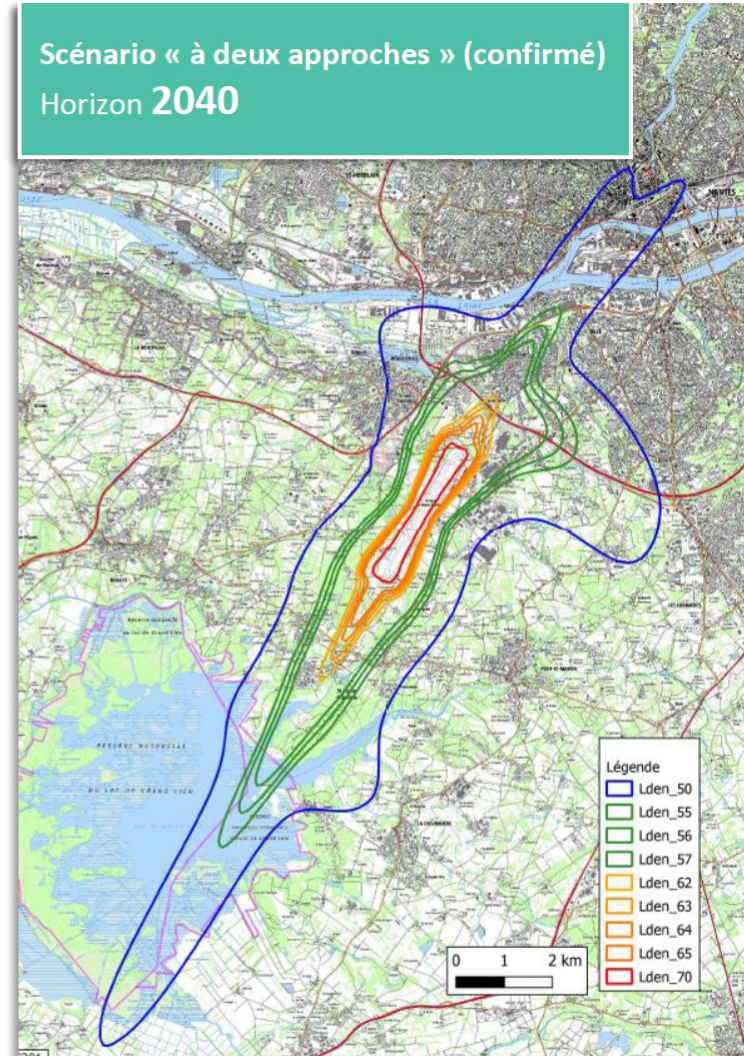
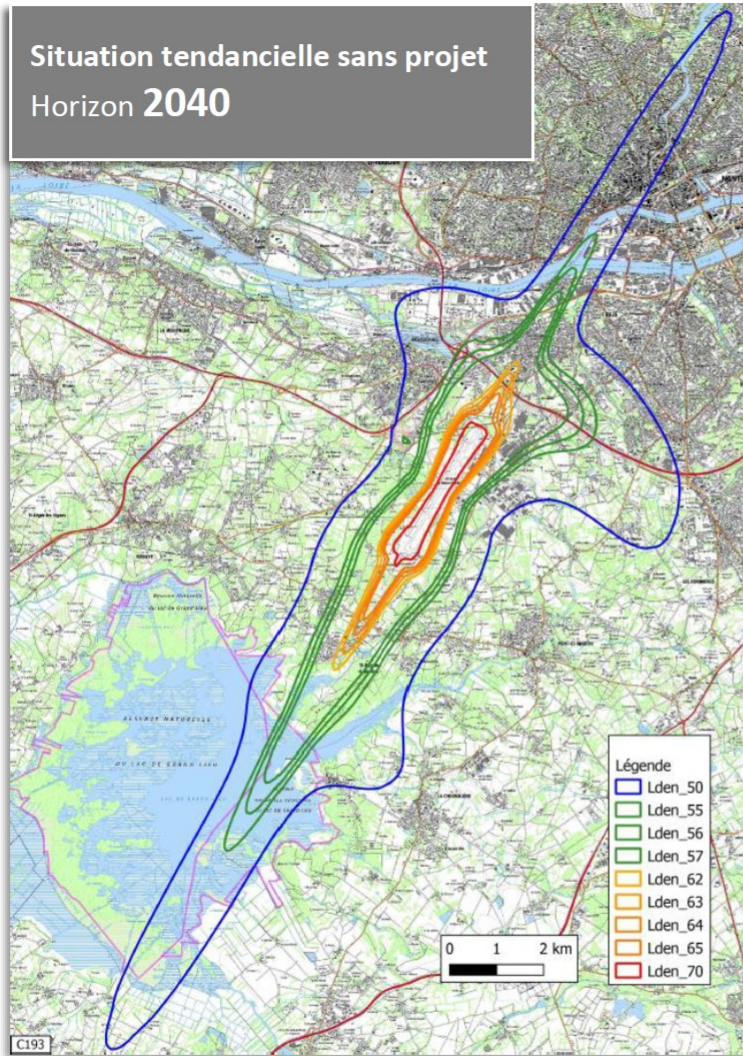
Que recommande l'OMS :

- pas plus que 45 dB Lden le jour
- Pas plus que 40 dB Lden la nuit

L'OMS recommande huit heures de sommeil consécutif et la *National sleep foundation* préconise une durée plus longue pour les nouveau-nés (17-18 heures) et pour **les adolescents (8 à 10 heures) (6)**.

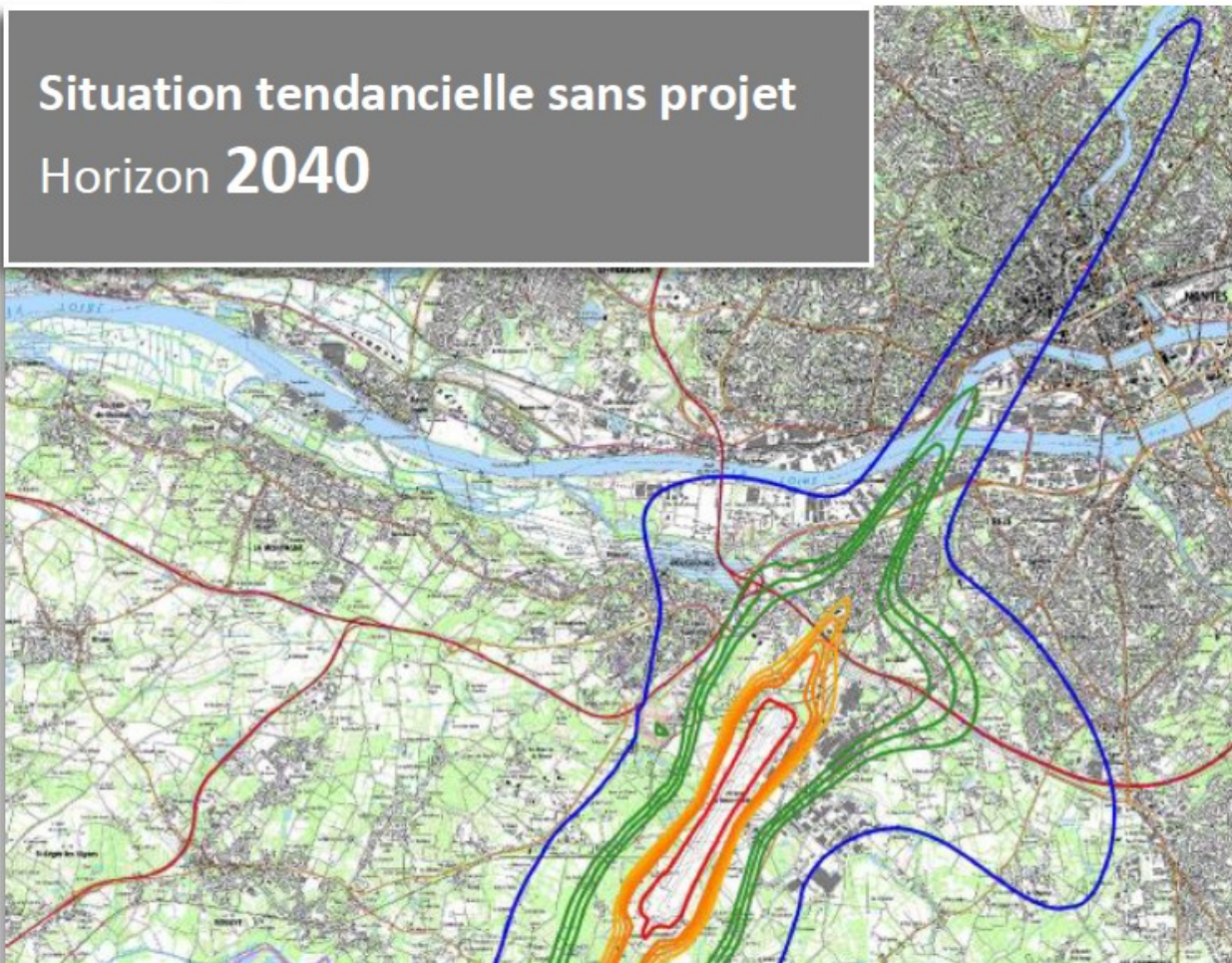
Pour les enfants d'âge scolaire vivant et apprenant dans ces zones de bruit, outre les troubles du sommeil liés au bruit, ce sont les capacités d'apprentissage qui sont compromises ([7](#)) .

Cartes de bruit. Résultats de la modélisation

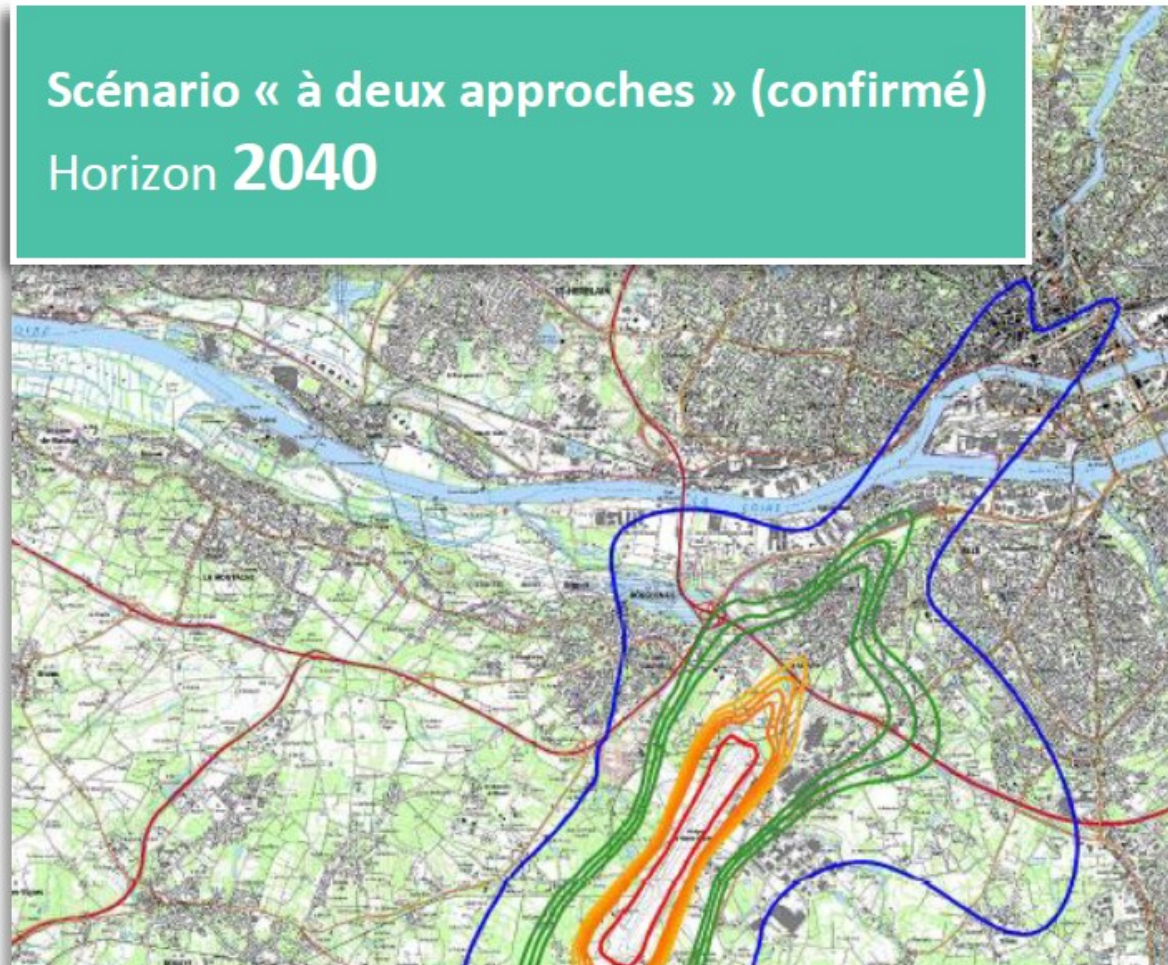


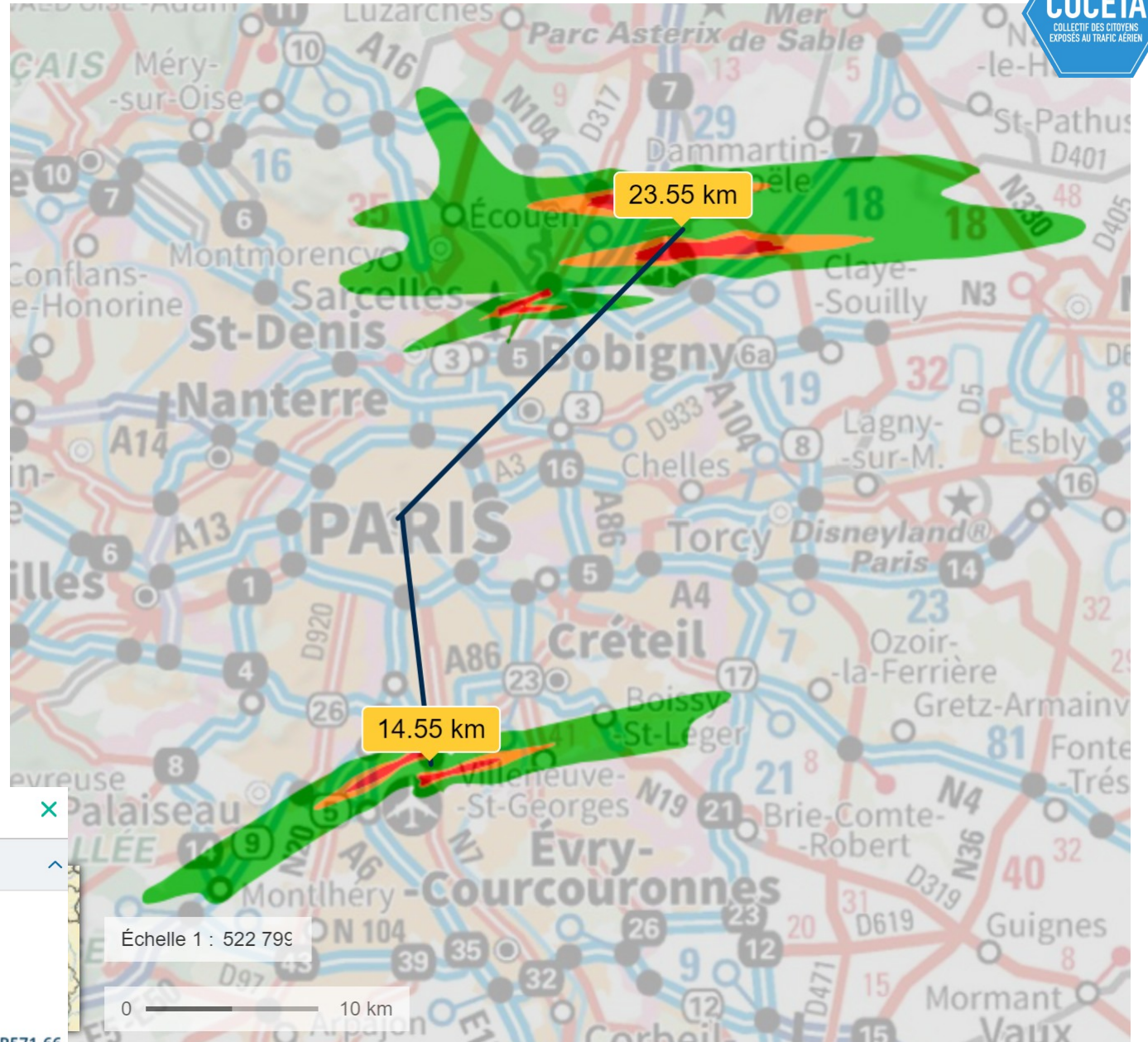
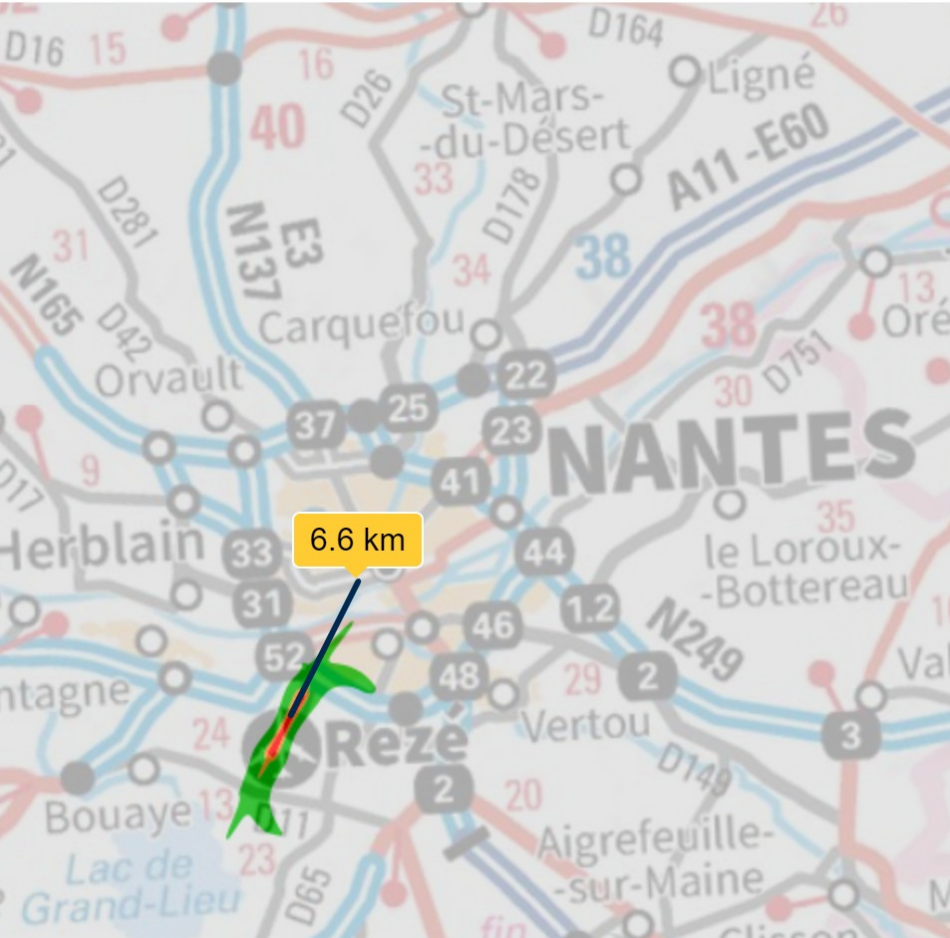
Sources : Modélisation : DGAC (août 2021). Données : base INSEE infracommunale, population 2017 (octobre 2020), contours IRIS (janvier 2019), fichiers fonciers 2020.

Situation tendancielle sans projet
Horizon 2040



Scénario « à deux approches » (confirmé)
Horizon 2040





LÉGENDE

Plan de gêne sonore (PGS)

- Zone I
- Zone II
- Zone III

Échelle 1 : 522 795

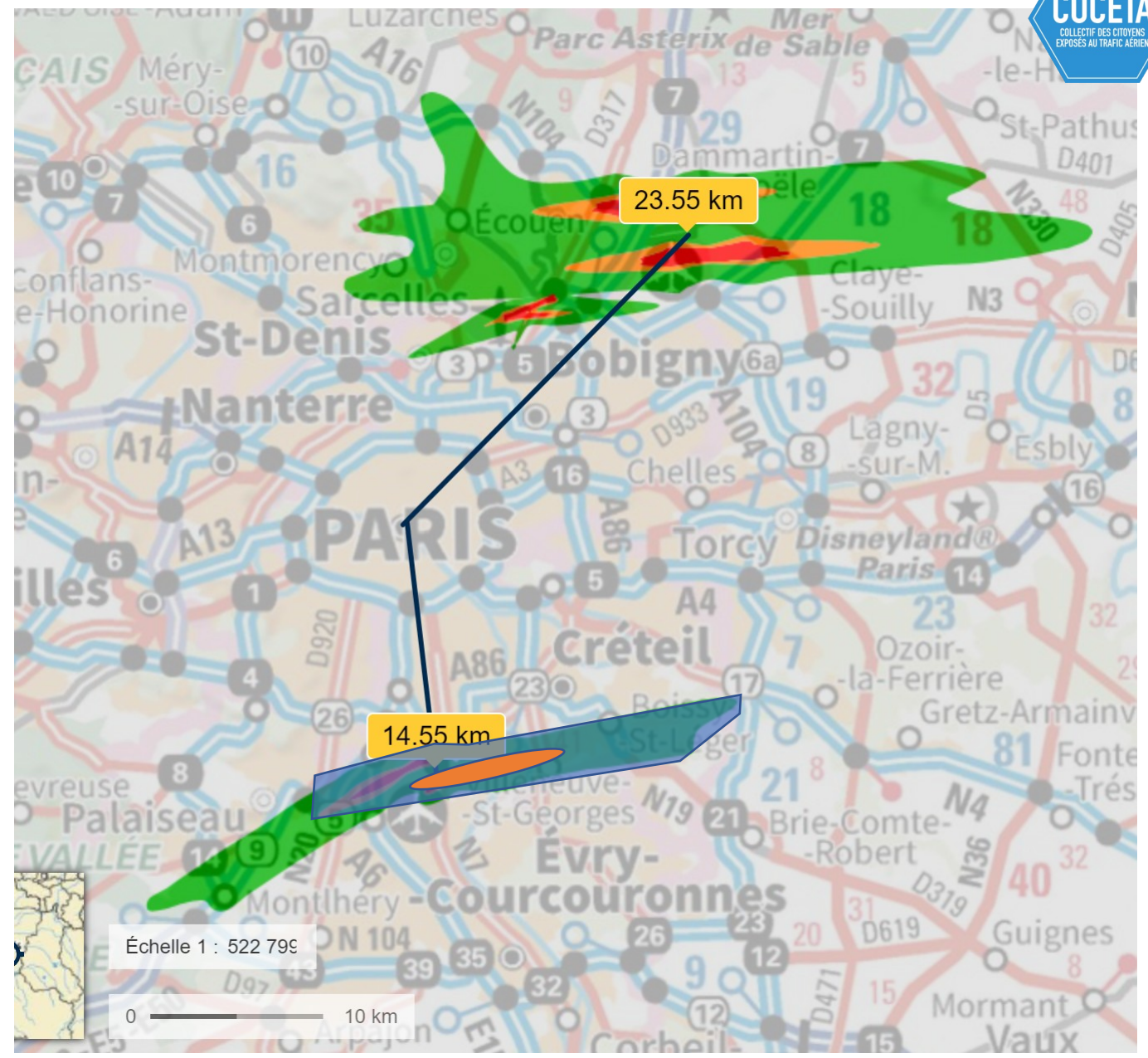
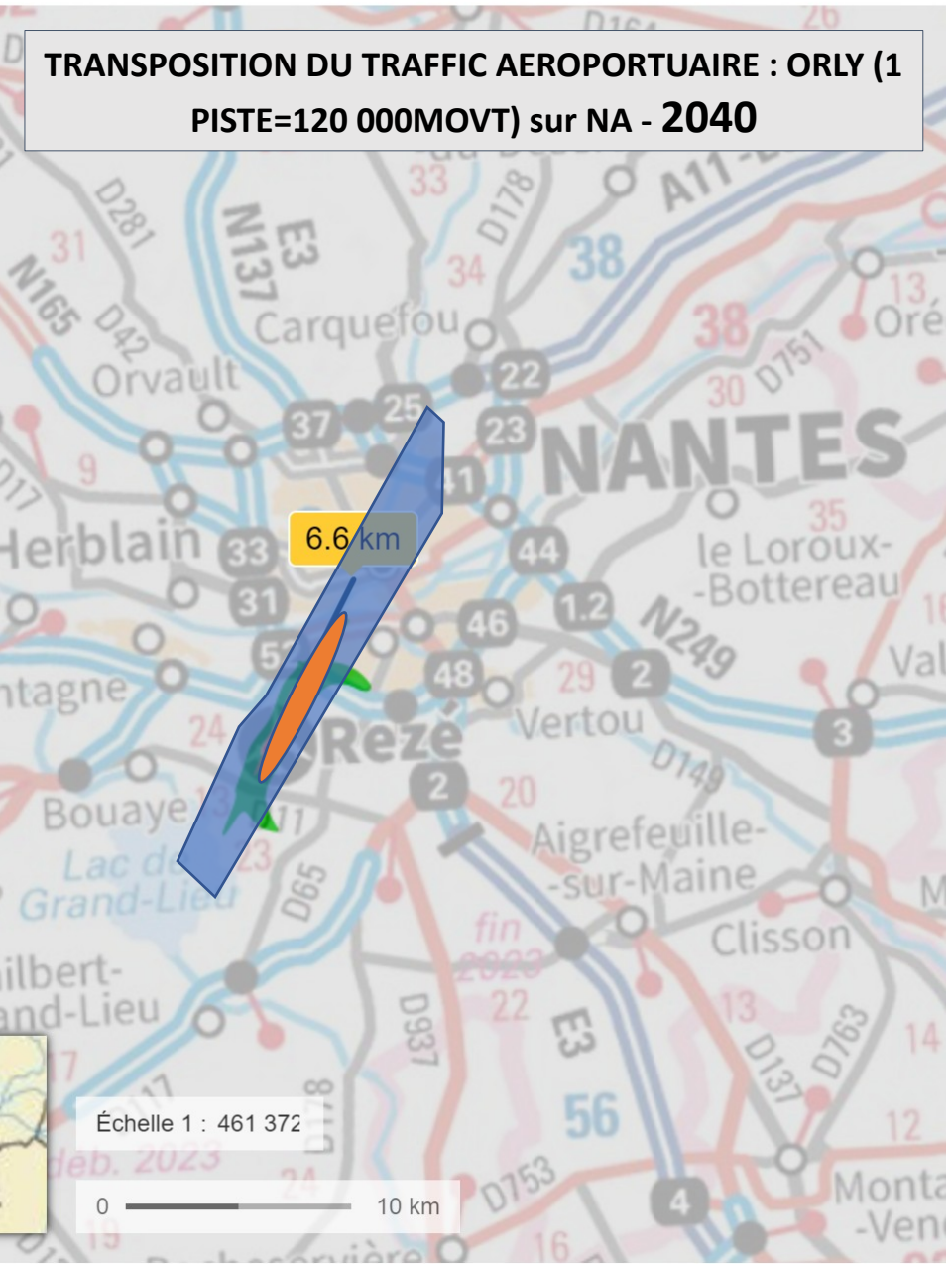
0 10 km

Ref. Code de l'environnement - Article R571-66

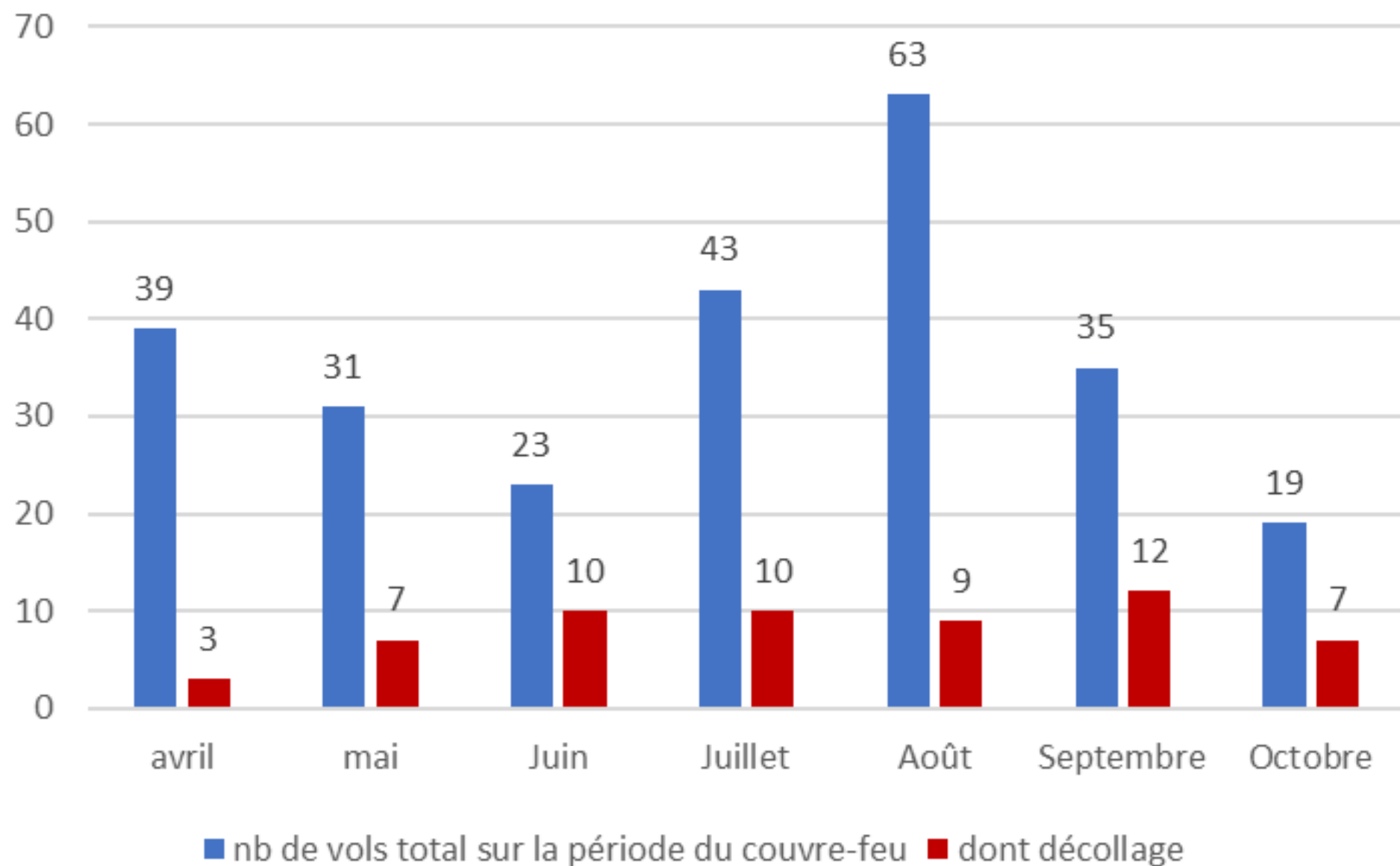
Échelle 1 : 461 372

0 10 km

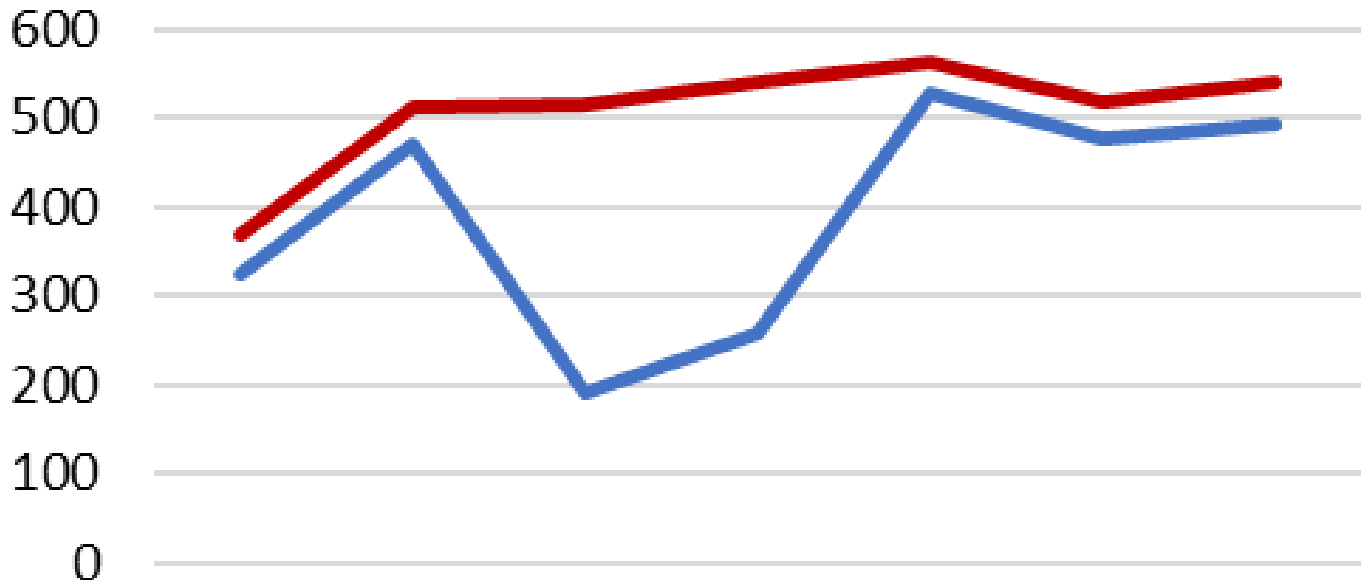
TRANSPPOSITION DU TRAFFIC AEROPORTUAIRE : ORLY (1 PISTE=120 000MOVT) sur NA - 2040



Historique de la progression des vols identifiés pendant le couvre-feu de NA



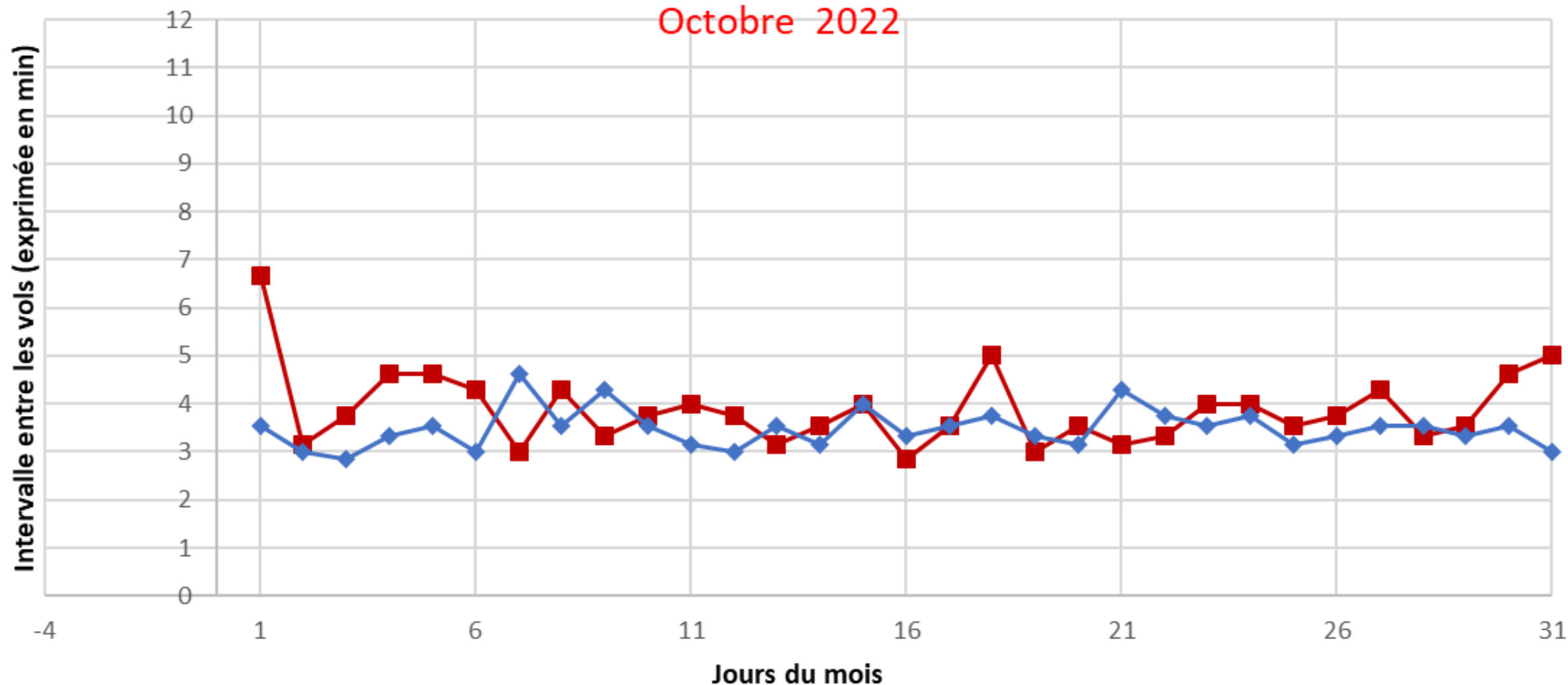
Evolution des vols en limite du couvre-feu



— 23h-24h — 6h-7h

Temps de répit entre 2 avions sur les créneaux 6h / 7h et de 23h à minuit (Moyenne glissante sur 1h).

Octobre 2022



■ 23h-24h

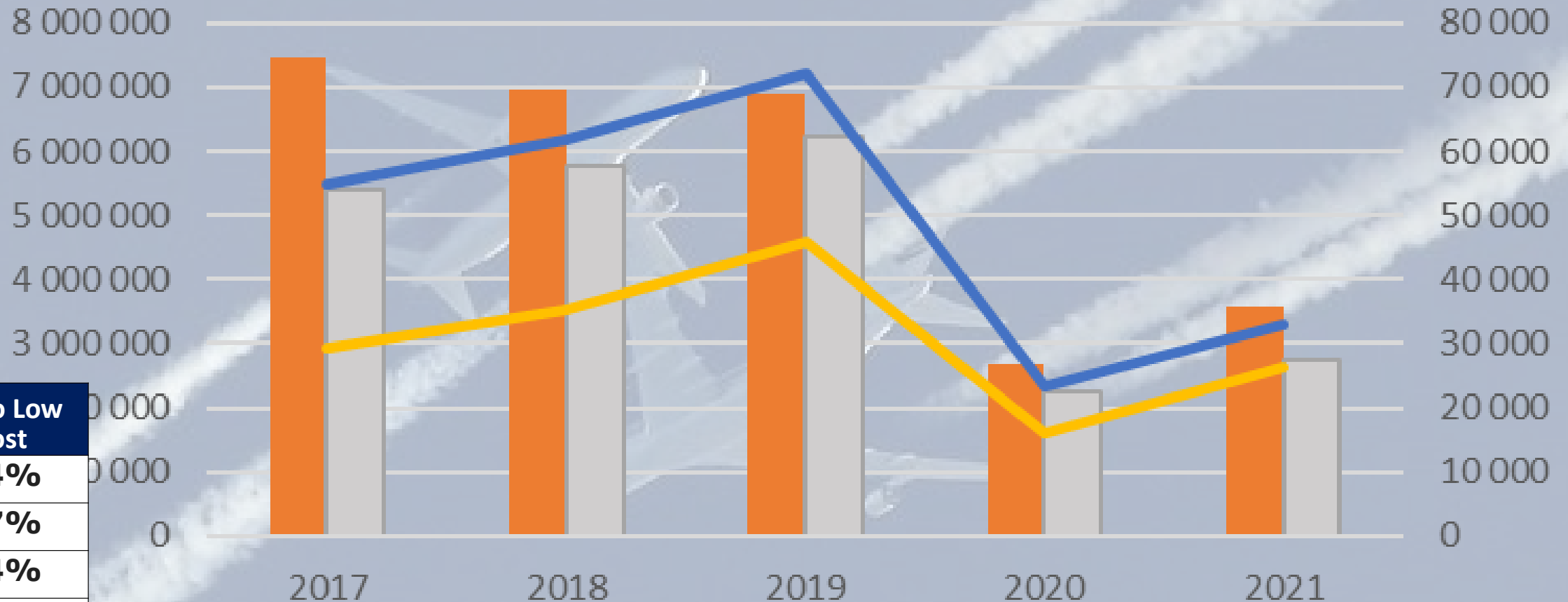
◆ 6h-7h

APRES MISE EN PLACE DU COUVRE-FEU

An aerial, top-down view of a white commercial airplane with two red engines, positioned on a grey asphalt tarmac. The aircraft is oriented diagonally from the top right towards the bottom left. Yellow ground markings, including a double line and a single line, are visible on the tarmac surface. The text "Trafic aérien" is overlaid in white on the fuselage area.

Trafic aérien

Evolution du trafic - Aéroport NA -



Année	Ratio Low cost
2017	54%
2018	57%
2019	64%
2020	70%
2021	80%

■ Mouvement
 ■ Mov Passager
 — Passagers
 — Passagers Low cost

2022

Trafic mensuel passagers en France (base 100 : trafic 2019)

89,5 %

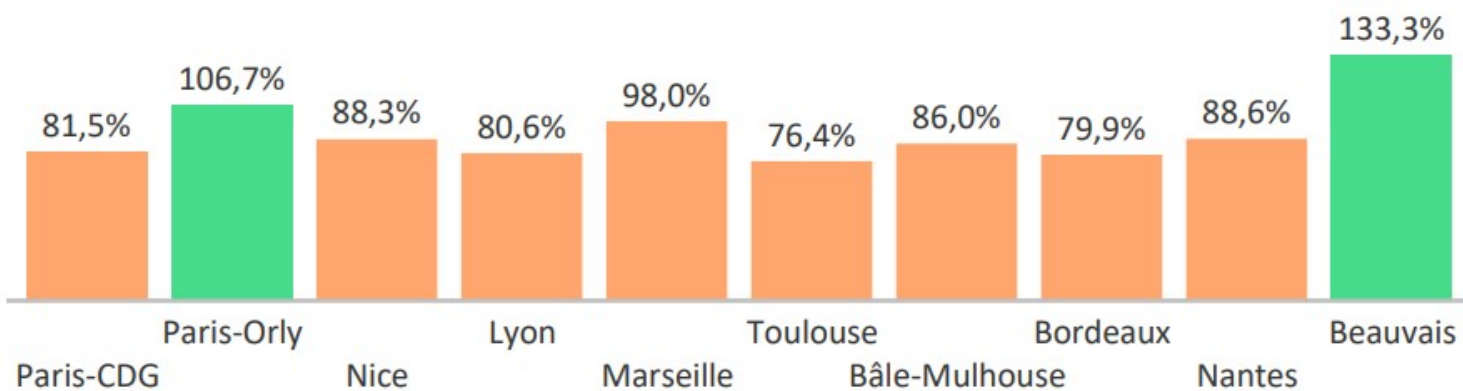
Nantes : 88,6% du trafic comparé à 2019 sur la même période

5 Millions de passagers

Trafic aéroportuaire*

* Pax totaux (locaux + transit)

Octobre 2022/2019



	Cumul 2022 (Mn de Pax)	Cumul 2022 / 2019
Paris-CDG	47,66	73,6%
Paris-Orly	24,39	89,4%
Nice	10,57	82,9%
Lyon	7,17	71,1%
Marseille	7,69	88,7%
Toulouse	5,83	71,9%
Bâle-Mulhouse	6,02	76,6%
Bordeaux	4,92	74,5%
Nantes	5,01	79,7%
Beauvais	3,84	114,0%

C'est l'aviation commerciale de passagers qui constitue l'immense majorité du trafic mondial.

En 2019, elle représente dans le monde :

128 000

vols de passagers
par jour.

**12,5
millions**

de passagers par jour,

soit

5 fois plus

qu'en 1980, date du
début de la libéralisation
du secteur.

71 %

de la consommation
de carburant du secteur
(reste : 17 % transport
de fret, 8 % aviation militaire
et 4 % aviation privée).

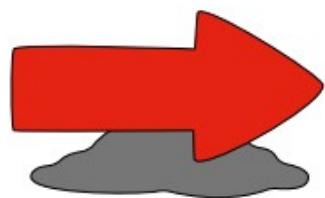
**Malgré tout, l'aviation reste une activité pratiquée
par une minorité de personnes dans le monde...**

Etude ADEME - DGAC



1%

de la population mondiale est responsable de plus de



50%

des émissions de gaz à effet de serre liées aux vols commerciaux et privés.

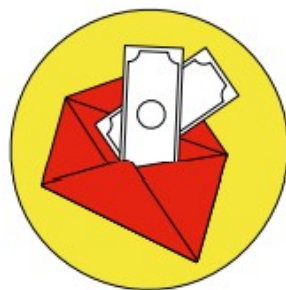


Le secteur aérien peut cependant se prévaloir de bénéfices socio-économiques importants :



UN RÔLE CLÉ POUR LA COHÉSION DU TERRITOIRE NATIONAL :

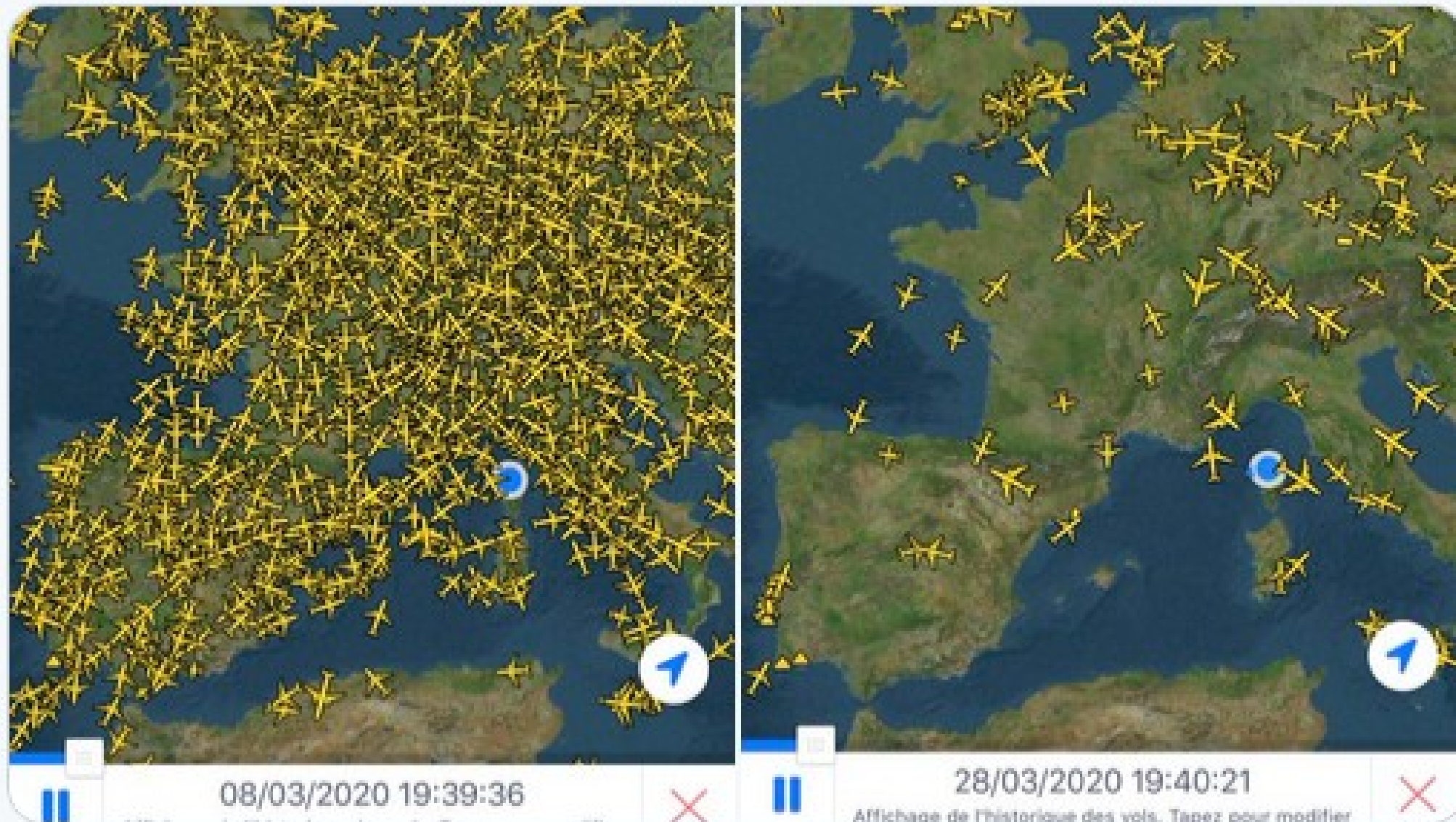
contribution au développement économique des territoires desservis, en particulier pour les outre-mer.



UNE SOURCE IMPORTANTE D'EMPLOIS ET DE REVENUS :

environ 1,1 millions d'emplois soutenus en 2019.

Trafic aérien en europe le 8/03 et le 28/03



Voyage en gourmandise

C'est à vos papilles et à votre estomac que cet e-mail s'adresse. Eux à qui l'on fait parfois si peu de cas lors de nos journées de travail et de grignotage sur le pouce. Les entendez-vous qui se rebellent ! Ils veulent découvrir de nouvelles choses et faire le plein de nouvelles sensations croquantes, croustillantes, fondantes, coulantes, collantes.... Offrez-leur cette parenthèse, soyez sympa ! 😊



La paella à Valence, en Espagne :

Du riz, du riz, oui mais en paella !
On ne présente plus la paella, originaire de Valence



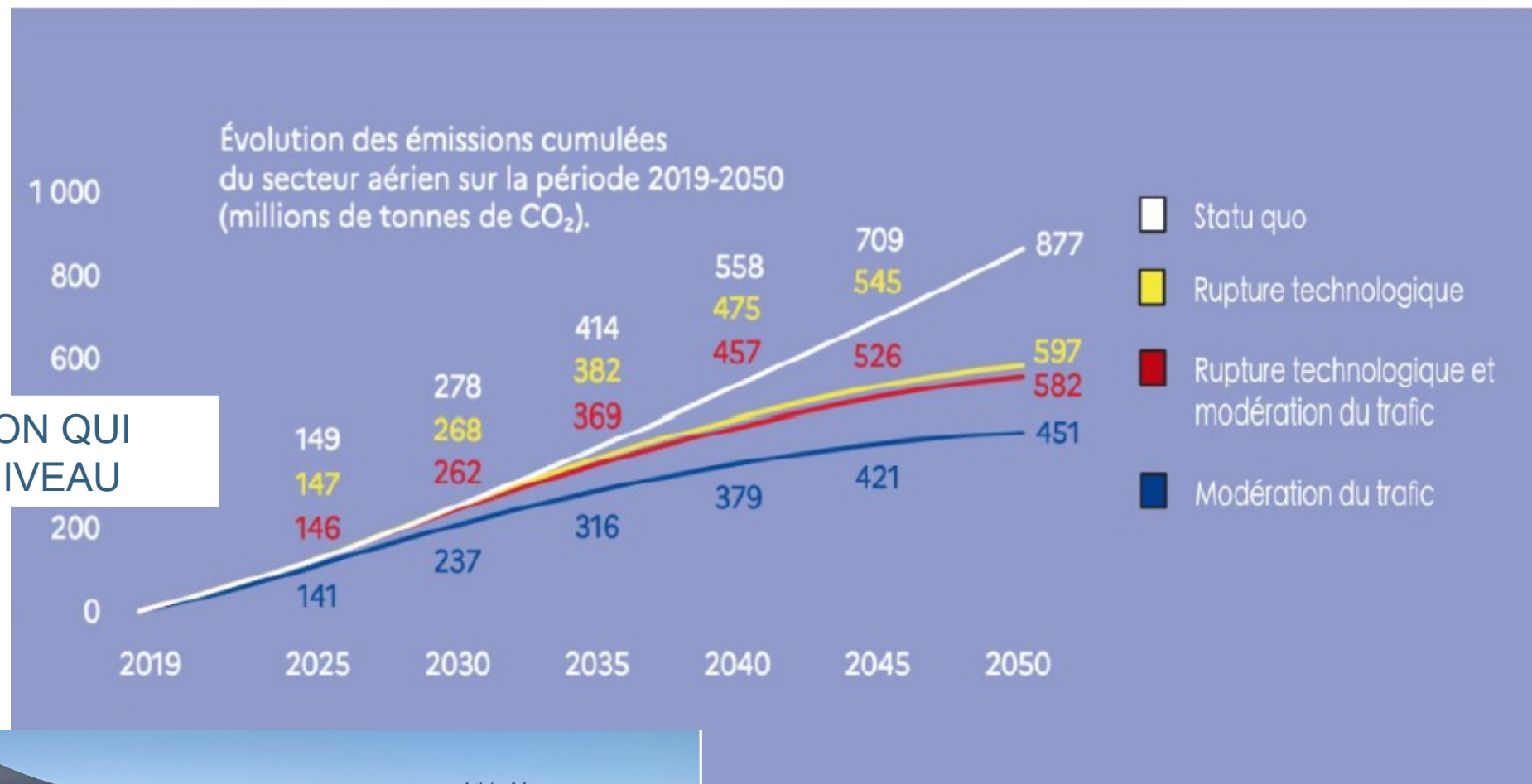
L'Alplermagronen en Suisse :

Aussi léger qu'une vache suisse ! Mais tellement régressif !

Tract daté du
19 octobre 2022

« LA TECHNOLOGIE
NE VA PAS NOUS
SAUVER »

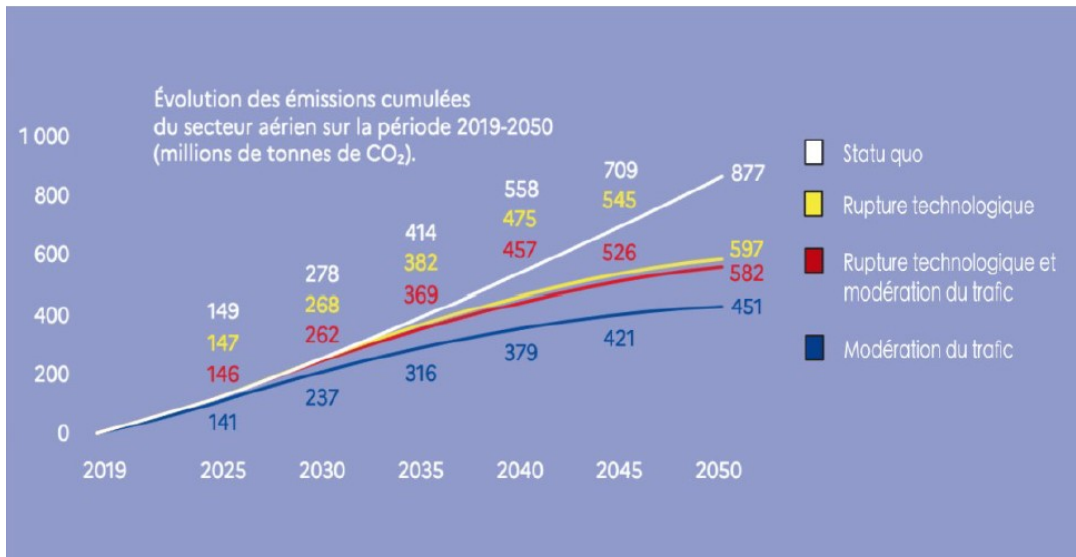
LA SOBRIÉTÉ, UNE NOTION QUI
INFUSE AU PLUS HAUT NIVEAU



Athis-Mons,
Le 19 octobre 2022



USACcgt



« Tant qu'elle refusera d'activer le levier de modération du trafic, la DGAC ne pourra pas prétendre avoir un plan sérieux de décarbonation. Afin de connaître et piloter ses objectifs, un budget carbone doit lui être alloué.

Tous les moyens doivent être mis en oeuvre pour transformer l'inquiétude liée aux enjeux climatiques des agents de la DGAC en « portes ouvertes pour changer les comportements et les règles » et en « opportunité de marquer l'histoire ».

OSONS
une
aviation-civile
durable





BFM Business
@bfmbusiness · [Suivre](#)
 Officiel



ADP: "Si le trafic aérien devait décroître, ça ne serait pas une tragédie. Certains estiment qu'il faut limiter le transport aérien, je ne me mettrai jamais en travers de ceux qui souhaitent avoir des comportements écoresponsables"

@Romanet, @GroupeADP



Jouer la sobriété sur l'avion pendant 20-30 ans est « raisonnable » selon le patron d'ADP

Selon Augustin de Romanet, le secteur aérien sera à terme bien moins polluant que ses concurrents du secteur des transports.

Un avenir radieux pour l'aérien ?

D'autant que d'après Augustin de Romanet, l'aviation deviendra à terme la meilleure solution en matière de transport respectueux de l'environnement. « *Sur le long terme, c'est le transport aérien qui sera le système le moins émetteur de CO2* », a-t-il ainsi affirmé, toujours sur BFM Business.

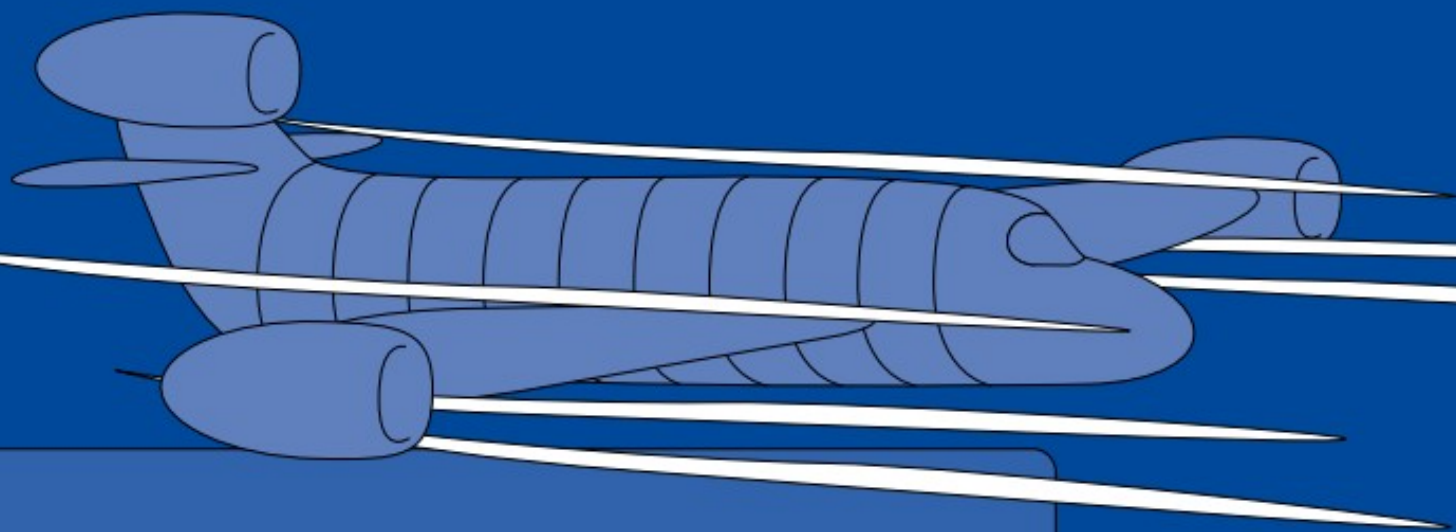
Scénario A

« Rupture technologique »

→ Le scénario A est le scénario le plus optimiste du point de vue technologique.

→ Il implique un choix politique privilégiant les investissements publics et privés (recherche et développement de nouvelles générations d'avions plus efficaces, installation de nombreuses unités de production de CAD, d'hydrogène et d'électricité) pour des résultats à moyen et long termes, et écartant le levier de la sobriété.

→ Néanmoins, à court-terme, c'est un scénario dans lequel les émissions ne baissent que légèrement : seulement -15% entre 2019 et 2030.





Scénario B

« Modération du trafic »

- Dans le scénario B, le secteur aérien n'est pas prioritaire par rapport à d'autres secteurs. Les investissements y sont inférieurs à ceux du scénario A.
- Son adoption attesterait d'une volonté politique forte d'obtenir des résultats significatifs pour le climat puisqu'il permet une baisse importante des émissions à court terme.
- Cependant, la stabilisation du trafic affecterait les différents acteurs concernés : compagnies aériennes, aéroports, partenaires, constructeurs, acteurs du tourisme, voyageurs et utilisateurs de fret aérien...

2 mesures pour accompagner ce scénario :

- 1 Pour éviter le report du trafic vers des aéroports

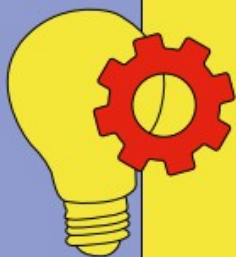




Scénario C

« Tous leviers »

- Le scénario C est sans doute le moins risqué en termes de technologies et d'acceptabilité sociale.
- Effectivement, il mobilise tous les leviers de décarbonation, et ce de manière plus modérée que dans les autres scénarios de transition.
- Ce scénario est donc associé à des investissements encore très importants, mais moins élevés que dans le scénario A.
- Cependant, à court terme, il ne permet pas une baisse importante des émissions de CO₂ : seulement -20 % entre 2019 et 2030.



LA RÉDUCTION DU TRAFIC, UN LEVIER MAJEUR DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE CO₂ DU SECTEUR AÉRIEN

C'est le seul levier disponible à court terme, c'est-à-dire qui peut être appliqué rapidement, à grande échelle et produire des résultats immédiats.



UNE NÉCESSAIRE COMPLÉMENTARITÉ DES LEVIERS

Sur le long terme, l'amélioration de l'efficacité énergétique des avions et la diminution de l'intensité carbone de l'énergie utilisée par les avions constituent des leviers de décarbonation majeurs.

