

## Contribution au SRDEII 2022-2028 des associations et collectifs suivants



Nous, associations et collectifs citoyens, demandons à la région Ile-de-France de s'engager vers un développement économique et social allant dans le sens d'une réduction de l'impact de l'activité économique sur le climat et sur la santé des franciliens, notamment en ce qui concerne le secteur aérien. La région doit cesser d'encourager le développement du trafic aérien à Roissy, Orly et le Bourget, et accompagner dès maintenant la transition écologique et sociale des entreprises du secteur aérien (diversification, reconversion des salariés qui le souhaitent).

Continuer à miser sur ce secteur comme moteur économique irait à l'encontre des objectifs de réduction de gaz à effet de serre et de préservation de la santé des franciliens qui vous ont élus. Sans compter qu'il serait contre-productif de miser sur le développement de Roissy et d'Orly, deux pôles en récession bien avant la crise sanitaire, qui subit de plein fouet l'impact du COVID et dont la dépendance aux énergies fossiles le rend très fragile face à la crise climatique.

### SANTÉ - Un impact majeur et prouvé des aéroports de Roissy et d'Orly

Jusqu'à 3 ans de vie en bonne santé sont déjà perdues par les populations survolées à cause du bruit aérien. Au total c'est 19 000 années de vie en bonne santé qui sont perdues chaque année dans la zone dense francilienne ([Bruitparif](#))

1,4 millions de personnes sont déjà exposées à un niveau de bruit aérien supérieur aux recommandations de l'OMS.

Les conclusions de l'étude [DEBATS](#) (octobre 2020) sont très claires :

- Augmentation de l'exposition au bruit des avions de 10 dB(A) = risque de mortalité plus élevé  
de 18 % pour l'ensemble des maladies cardiovasculaires,  
de 24 % pour les seules maladies cardiaques ischémiques,  
de 28 % pour les seuls infarctus du myocarde.

- L'exposition au bruit des avions a des effets délétères sur l'état de santé perçu, la santé psychologique, la gêne, la quantité et la qualité du sommeil et les systèmes endocrinien et cardiovasculaire.
- L'ANSES appelle à prévenir dès à présent les conséquences indéniables du bruit aérien sur la santé.

Les émissions d'oxyde d'azote des aéroports parisiens sont déjà égales à plus de 3 périphériques parisiens ([Airparif](#)). Elles contribuent pour 8% aux émissions en IDF, sans compter le trafic routier généré par l'aéroport ([Airparif](#)).

Les avions émettent des particules ultrafines, plus petites que celles des voitures et potentiellement plus nocives. Elles peuvent voyager sur des dizaines de kilomètres et polluer toute l'Ile-de-France ([source](#))

## **CLIMAT - Une croissance du secteur aérien incompatible avec nos objectifs climatiques**

Les limites sur la capacité du secteur aérien à diminuer rapidement ses émissions de CO2 impliquent que, si le trafic croît au rythme envisagé par l'industrie aéronautique, alors il consommerait une part plus importante du budget carbone que sa part actuelle des émissions, nécessitant ainsi que d'autres secteurs d'activité réduisent leurs émissions plus rapidement que la moyenne (source : [rapport de Supaéro](#)). Or, vu le challenge que représente la division de nos émissions par deux d'ici 2030 et par 6 d'ici 2050, aucun autre secteur ne pourrait réalistement compenser.

Les gains d'efficacité des avions ne permettraient pas de compenser la croissance du secteur : 1,5%/an contre 4 % à 5 % de croissance du trafic/an ([Réseau action climat](#)). Le gain d'efficacité observé à Roissy sur les dernières années est de 0,85%.

Les agrocarburants durables ne peuvent pas être produits en assez grande quantité. La Stratégie nationale bas carbone française prévoit d'en incorporer 5 % dans le kérosène en 2030. Ils ne pourront pas couvrir plus de 11% de la demande européenne de kérosène ([rapport T&E](#)).

L'avion électrique ne concernerait que les liaisons régionales en raison du poids des batteries.

L'avion à hydrogène, s'il existe en 2035, arriverait trop tard (entre 15 et 25 ans pour déploiement dans les flottes) et ne concerne pas les longs courriers qui représentent 80 % des émissions de Roissy ([source : ingénieurs aéronautiques de l'association Supaéro-décarbo](#)).

Pour utiliser des carburants synthétiques (e-carburants) sur l'ensemble des vols, il faudrait plus d'électricité renouvelable que l'on en produit aujourd'hui au niveau mondial ([source](#)).

Selon le [rapport du cabinet d'étude B&L Evolution](#), le trafic aérien compte pour 7,3 % de l'empreinte carbone des Français. Et il faudrait diviser par 2 le nombre de passagers annuels d'ici 20 ans pour s'aligner avec l'Accord de Paris et rester bien en dessous des 2°C.

Selon le même rapport, l'intégralité des efforts nécessaires pour atteindre la neutralité carbone de la France serait annihilée par le secteur aérien s'il devait continuer à croître. Les émissions du secteur aérien représenteraient l'équivalent du budget carbone de la France établi par la Stratégie Nationale Bas Carbone en 2050.

*“Il faut [...] se prémunir contre des choix de technologies ou d'infrastructures (par exemple extension des aéroports) susceptibles de verrouiller notre économie dans un chemin incompatible avec la neutralité carbone”* (source : [Haut Conseil pour le Climat](#)).

*“Le transport aérien fait partie des quelques secteurs pour lesquels il n'existe pas, ni à court ni à moyen terme, d'alternative technologique “décarbonée”. [...] De nombreux emplois, de nombreux territoires et entreprises seront affectés tôt ou tard. Repousser l'échéance ne ferait qu'aggraver le choc.”* [Rapport du Shift Project en collaboration avec le collectif Supaéro Décarbo, ingénieurs de l'aéronautique.](#)

## **EMPLOI - Une dépendance à l'aérien dont la région Ile-de-France doit s'émanciper**

L'aéroport Roissy-Charles de Gaulle connaissait déjà un recul de l'emploi avant la crise sanitaire. On constate la perte de 20 440 emplois entre 2008 et 2016, soit la disparition d'un poste sur 5 en 8 ans (source INSEE) malgré la hausse du trafic aérien sur cette période (5 millions de passagers supplémentaires).

La baisse des effectifs au sol par million de passagers devrait se poursuivre pour des raisons structurelles : l'emport moyen des avions plus élevé (nombre de passagers à bord par appareil), le développement des vols low-cost moins intenses en emplois et l'utilisation croissante des technologies numériques, notamment sur les procédures d'enregistrement et d'embarquement.

Suite à la crise sanitaire, les perspectives de reprise d'activité du secteur aérien restent très incertaines. Les obstacles à la reprise des échanges internationaux de tous ordres risquent de prévaloir pendant plusieurs années. Il serait même possible que le secteur aérien ne retrouve jamais sa croissance d'avant crise comme le suggèrent

- [l'étude du cabinet Roland Berger](#) (novembre 2021), qui indique que le nombre des déplacements en avion pourraient reculer de 20 % une fois la crise passée.
- [l'étude de l'EDHEC Business School](#) réalisée en septembre 2020 avec 13 acteurs du secteur (aéroports, compagnies aériennes, fabricants d'avions et d'équipements...).

Dans une [tribune](#) publiée dans le Monde, des économistes de renom ont alerté sur le fait que la contrainte climatique finira inéluctablement par entraîner une hausse de la taxation carbone et des coûts énergétiques, qui impacteront fortement le secteur aérien.

Selon un [sondage](#) réalisé par la CGT dans la filière aéronautique en juillet 2020, 74% des votants considèrent que le développement du transport aérien n'est pas compatible avec les enjeux climatiques et écologiques. La majorité des personnes interrogées estiment que le savoir-faire des salariés pourrait être valorisé dans d'autres secteurs d'activité (58%) et que le secteur aéronautique pourrait se diversifier afin de rendre les territoires moins dépendants de ce secteur (79%).

Des [étudiants en aéronautique](#), des collectifs de salariés comme [ICARE](#) ou incluant des salariés comme [Pensons l'aéronautique pour demain](#) demandent un véritable plan de transition écologique du secteur qui accompagne et sécurise le parcours des salariés. Leurs revendications : que le secteur aérien prenne acte de la transition nécessaire, qu'il mette en place une stratégie de diversification de ses activités dans d'autres secteurs où les compétences des salariés de l'aéronautique peuvent être valorisées (transport ferroviaire, transport maritime, high-tech, énergies nouvelles...) et que les élus accompagne cette diversification ainsi que la reconversion des salariés qui le souhaitent.

Il faut créer des emplois sur le territoire, mais dans les villes qui en ont besoin. Pour bénéficier aux habitants, la création d'emploi doit se faire non pas dans des pôles en récession comme Roissy ou Orly, mais au cœur des villes qui souffrent d'un fort taux de chômage, et qui ne bénéficient pas suffisamment des emplois offerts sur la plateforme aéroportuaire : seuls 20% des emplois de Roissy sont occupés par les actifs des communes proches qui souffrent d'une pénurie d'emplois (source INSEE), dû à des besoins en décalage avec les compétences des actifs.

Créer des emplois (commerces, artisanat, services de proximité, emplois publics, aides à la personne...) dans les centres urbains aurait de multiples avantages.

- Diminuer la dépendance socio-économique du territoire au pôle aéroportuaire de Roissy, soumis à des facteurs externes et en proie à la récession ;
- Créer des emplois durables et non délocalisables ;
- Offrir des services qui bénéficient directement aux habitants dans leur vie quotidienne
- Réduire les besoins en transport dans un secteur où la circulation routière est à saturation (A1, A3 au nord ; A6 et A10 au sud, francilienne...), générant déjà de fortes nuisances en termes de bruit et de pollution atmosphérique, et alors que le gouvernement a été mis en demeure de réduire la pollution atmosphérique par le Conseil d'Etat. La [cartographie](#) Airparif des émissions d'oxydes d'azote fait apparaître la contribution importante des grands axes routiers et autoroutiers dans le secteur de Roissy CDG, et dans celui d'Orly dans une moindre mesure.

A l'heure du défi climatique - et alors que l'Etat a été condamné deux fois pour l'insuffisance de son action en termes de réduction des gaz à effet de serre - la création d'emplois ne peut plus se faire au prix d'une augmentation des émissions de gaz à effet de serre.

La création d'emplois doit se concentrer sur des activités allant dans le sens de la transition écologique, qui constitue un vivier de filières et de métiers pour nos territoires. Pour atteindre ses objectifs de réduction de gaz à effet de serre, la région Ile-de-France doit concentrer ses efforts sur la création d'emplois en faveur de la transition écologique (alimentation en circuits courts, isolation des bâtiments, énergie renouvelable, mobilité durable, économie circulaire, relocalisation de la fabrication de biens essentiels, services de proximité, économie sociale et solidaire, services publics...). Comme le démontrent deux [études](#) conduites par l'Ademe en Hauts de France et Occitanie, des politiques volontaristes de transition énergétique sont non seulement souhaitables d'un point de vue environnemental mais également d'un point de vue économique et social. A l'échelle nationale, [selon l'Ademe](#), la transition écologique permettrait de créer 340 000 emplois nets d'ici 2035, et de 900 000 emplois nets d'ici 2050, chiffres tenant compte des pertes d'emplois dans les secteurs en récession à cause de cette transition, notamment les secteurs dépendant des énergies fossiles, comme le secteur aérien.

Associations signataires : ADVOCNAR, collectif Non au T4, France Nature Environnement IDF, Greenpeace Paris, Alternatiba Paris, les Amis de la Terre Paris, les Amis de la Terre Val d'Oise, Val d'Oise environnement, AREC, CIRENA, DIRAP, France Nature Environnement Seine-et-Marne, MNLE 93 et nord-est parisien, ONASA, SOS Vallée de Montmorency, OYE 349, DRAPO, ANA.