



1-Le mot du Président :

L'année qui vient de se terminer a été importante sur bien des sujets. Certains ont semblé aller dans le sens de la protection des riverains, d'autres donnent plutôt le signe que nos interlocuteurs n'ont pas encore compris quels sont les vrais enjeux.

Cet été fut un exemple de ce qui ne peut que se reproduire, plus souvent et à plus grande échelle. Le réchauffement climatique, la sécheresse, les incendies géants puis, des intempéries nombreuses et destructrices vont se multiplier.

Le GIEC et les savants du monde entier nous alertent depuis des décennies, mais que faisons-nous ?

Il est encore temps de se ressaisir en mettant en cause nos modes de consommation sans limite, alors que dans le monde et y compris en France, beaucoup n'ont même pas de quoi se nourrir, se soigner ou de se loger décemment.

Pour commencer par ce qui est notre engagement premier, la lutte contre les nuisances aériennes, chacun d'entre nous doit s'interroger sur son propre usage des transports aériens. **Est-il nécessaire de prendre l'avion quand un trajet en train de moins de 4h est possible ?**

Mais aussi nos usages des transports terrestres doivent être remis en cause à la juste mesure de leur nécessité :

- Suis-je obligé d'aller me ravitailler à la grande surface qui est à plusieurs kilomètres en voiture ?
- Existe-t-il un co-voiturage à proximité, plutôt que d'utiliser, SEUL ! mon automobile ?
- Ai-je vraiment besoin de cet objet que je commande sur le net ?

Beaucoup d'autres questions du même ordre peuvent être examinées, en fonction de vos besoins et habitudes. Ne pensons pas toujours que c'est aux autres d'agir et de le faire savoir, il n'est jamais trop tard pour bien faire.

Evidemment, notre premier objectif reste la réduction des nuisances aériennes, mais pas que. En premier lieu, deux mesures que devraient prendre les pouvoirs publics :

- Une taxation réelle du Kérosène, qui est beaucoup moins forte que pour les autres carburants.
- Limiter le nombre de survols au départ ou à l'arrivée pour CDG, à 440 000 mouvements, comme l'ont décidé les Pays Bas pour Schiphol.

Le Président : Marcel Boyer

Sommaire

- 1- Le mot du président
- 2- CO2 et population
- 3- Compenser
- 4- Pollution
- 5- Trafic Roissy
- 6- Carburant vert
- 7- Taxis volants
- 8- Humeur
- 9- Halte aux bruits

2- Relation entre CO2 et population mondiale :

Introduction

Le but de cette note est de donner un aperçu de l'incidence que provoque la population mondiale, son degré d'industrialisation et de mécanisation avec ses conséquences sur les aspects climatiques actuels et futurs !

Le graphique en fin d'article montre les deux variables, population mondiale et CO2 avec la même échelle de temps qui permet de constater une coïncidence statistique d'évolution de ces deux Variables.

Réchauffement climatique

Ce sujet qui nous est répété à longueur de journée semble être en partie la conséquence de l'activité Humaine.

La Terre depuis l'origine de son évolution, a subi de nombreuses périodes de changements de la valeur du CO2 mais qui n'avait rien à voir avec l'activité Humaine qui n'existait pas encore. Dans un passé récent, en gros depuis l'avènement du développement industriel, il est constaté une élévation continue de la température moyenne qui semble en relation avec l'augmentation des gaz à effet de serre (GES), provenant principalement de l'augmentation du dioxyde de carbone (CO2) ainsi que d'autres gaz mais dans une moindre proportion.

La conséquence de l'effet de serre est que la température moyenne de l'hémisphère Nord a augmenté de l'ordre de 1,2° et continue de progresser.

Importance de l'industrie et de la mécanisation dans le développement de l'effet de serre d'origine Humaine

Avant la période industrielle, l'homme a utilisé pour tout travail soit sa force physique propre, soit la force animale soit une énergie disponible qui était le bois, l'eau et le vent.

Le développement industriel il y a environ 250 ans, s'est fait par l'invention de machines et l'utilisation de sources d'énergies efficaces comme le charbon et surtout les hydrocarbures, ceci a conduit à une production de GES sans commune mesure avec la période préindustrielle.

La production mondiale d'origine humaine de CO2 est actuellement d'environ 40 milliards de tonnes par an et donc comme l'indique le graphique joint, on a actuellement une concentration de 415 ppm (part par million) dans l'atmosphère.

>>>>**Pour la France**, sa participation au CO2 est faible, de l'ordre de 0,9 % du total mondial émis et est en régression lente, ceci à cause d'une industrialisation modérée et d'une production électrique renouvelable et décarbonée en majorité d'origine nucléaire. Notre pays n'a donc pratiquement que peu d'incidence sur le changement climatique Mondial actuel bien que nous en Subissions des effets collatéraux par des contraintes diverses !

>>>>**Nota** : Nous sommes engagés sur une transition énergétique par une production plus importante d'une énergie décarbonée et renouvelable pour l'ensemble des énergies !

Mais il ne faut pas oublier, que cette transition énergétique doit tenir compte que les réserves en matières premières de toutes natures disponibles et non renouvelables sur Terre puisque créées à l'origine, ne peuvent permettre une croissance infinie ! Ce qu'on a trop tendance à oublier !

Trafic aérien et augmentation de l'effet de serre

Ceci ne semble pas avoir de relation avec les nuisances de Roissy qui nous occupe d'habitude mais l'aviation est un facteur important dans la mondialisation, donc un levier pour le développement industriel mondial avec une incidence sur le besoin en énergie et donc le climat indirectement !

Pour la propulsion, la production des gaz à effet de serre est celle créée par la combustion du kérosène, principalement du CO2 et de la vapeur d'eau, la combustion émet aussi des polluants

comme le Nox, (oxyde d'azote).

Le CO2 émis par le trafic aérien mondial pour la propulsion représente environ 3% du total mondial d'origine humaine en 2019.

Démographie mondiale et changement climatique

Le paramètre démographie est un facteur multiplicateur du besoin en énergie et de l'effet de serre, il suffit d'examiner le graphique proposé ci dessous qui montre clairement en mettant sur la même échelle de temps l'évolution du taux de CO2 en regard de la population mondiale, ce type de constat n'est pas toujours admis mais il est essentiel d'en avoir connaissance.

La population mondiale sera de 8 milliards avant fin 2022 et certains démographes prédisent un plafonnement à 10 milliards vers la fin du siècle.

Notons que même si l'accroissement de population stoppait maintenant, celui du CO2 va continuer car son émission sera plus rapide que son élimination naturelle, le CO2 mis dans l'atmosphère ne diminue que très lentement (plusieurs dizaines d'années). Il faudrait pour inverser la progression, que la totalité de la population mondiale arrête d'un coup ses émissions de CO2 !

Mais tant qu'on utilisera des produits carbonés pour un développement industriel croissant avec une population mondiale croissante en nombre, il y aura un taux d'émission de CO2 croissant !

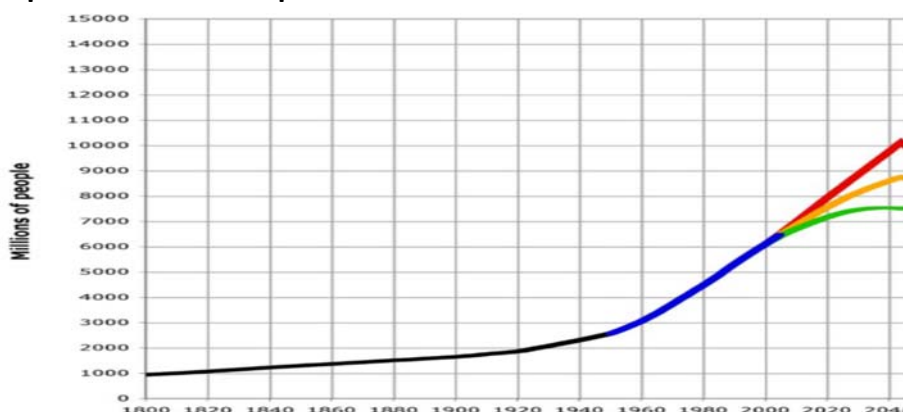
Conclusion

On peut craindre, qu'à moins d'un miracle, le futur sur Terre ne soit pas facile à vivre !!!

NB : *Toutes les sources d'information utilisées sont une compilation d'Internet.*

JP Hunault

Evolution de la population mondiale et du CO2 Depuis le début de la période industrielle

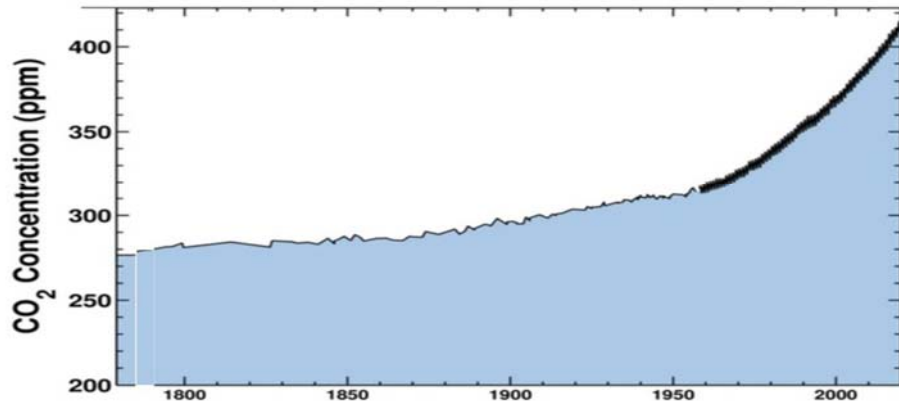


8 Milliards fin 2022

◆ Début de la période industrielle

January 12, 2021

Ice-core data before 1958. Mauna Loa data after 1958.



**415 Ppm
en croissance**

3-Compenser ...pour émettre plus :

Vols et aéroports neutres en carbone, le tout sans réduire les émissions de CO₂ du trafic aérien, voire en les augmentant... Où s'arrêtera l'écoblanchiment ?

Les compagnies aériennes ont fait très fort en inventant les vols neutres en carbone. Une formulation qu'elles justifient par la plantation d'arbres qui absorberont par la suite le CO₂ dans les pays en développement. Air France a même affirmé que le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (Giec) soutenait ce système de compensation carbone, avant de se faire vertement rappeler à l'ordre. "La neutralité carbone implique que chaque émission soit effacée par l'élimination de la même quantité de CO₂ retirée de l'atmosphère et séquestrée de manière durable. Or, le reboisement ne stocke le carbone que pendant la croissance de l'arbre, et à supposer qu'on ne le brûle pas pour le chauffage ou la cuisson et qu'on ne le coupe pas sans replanter après », a répliqué Valérie Masson-Delmotte, du Giec. Air France annonce depuis lors des vols domestiques à émissions de CO₂ « 100% compensées », les investissements

forestiers s'opérant au Brésil, au Pérou, au Kenya, en Inde et au Cambodge. « *Ce mécanisme de compensation engendre des effets pervers*, note Alain Karsenty, du Centre de coopération internationale en recherche agronomique pour le développement (Cirad). D'un côté, les voyageurs s'achètent à bon compte une conscience écologique. Ils continuent à utiliser fréquemment l'avion, participant ainsi au développement de l'offre aérienne et au gigantisme des aéroports. De l'autre, les compagnies communiquent sur leur neutralité carbone sans avoir à remettre leur modèle économique en question. » Comme pour conforter ces accusations, le secteur a adopté le programme Corsia, un dispositif de compensation carbone volontaire des vols internationaux. Son objectif ? Compenser les seules émissions qui excèdent les niveaux atteints en 2020. Il s'agit d'éviter le paiement de quotas carbone et d'essayer de rendre acceptable la hausse du trafic.

Ce système permet aux compagnies de maintenir leur modèle de croissance sans fournir plus d'efforts pour limiter leur contribution au réchauffement climatique. D'un pur point de vue industriel, c'est bien vu, mais risqué si le « flygskam », ce mouvement citoyen né en Suède qui prône la honte de prendre l'avion et son boycott, s'étend.

Aéroports « net zéro », ben voyons !

Autre perle du monde de l'aviation, aujourd'hui, certains aéroports se déclarent neutres en carbone. Rien qu'en France, après Nice Côte d'Azur et Lyon-Saint-Exupéry, c'est au tour de Toulouse-Blagnac d'obtenir son accréditation en la matière. Il s'agit d'une auto-certification du secteur décerné par le Conseil international des aéroports. Plus fort encore, dans le bilan carbone qui conduit à cette labellisation, les avions n'existent pas. Ils n'atterrissent pas, ne décollent pas, ne font l'objet d'aucune intervention de maintenance. Concernant le site de Toulouse-Blagnac, il a été récompensé pour la réduction de 42 % en 10 ans de ses émissions de CO₂, en ne prenant en compte que la consommation énergétique des bâtiments, des engins de piste et des trajets domicile-aéroport des collaborateurs... Des crédits carbone associés à la réhabilitation de zones forestières en Indonésie compensent le solde d'émissions qui perdurent. Sans aucune garantie de compensation durable, comme le prouve le cas de la Californie. Pionnière du marché carbone, elle avait massivement investi dans la restauration des forêts. Malheureusement, à cause des incendies majeurs de ces dernières années, tout le carbone stocké est parti en fumée et a fait exploser les émissions de CO₂ de l'État. Le secteur aérien travaille néanmoins à l'adoption, à terme, de biocarburants et d'appareils alternatifs, des pistes plus sérieuses pour diminuer son impact sur le climat. *



4 – Pollution... vous avez dit pollution :



Alors que les changements climatiques sont de plus en plus perceptibles les Compagnies Aériennes sont de plus en plus inventives à nous faire croire qu'elles participent activement à la réduction des émissions de CO2. L'objectif est de ne surtout pas remettre en question leur modèle économique « Je plante des arbres pour compenser mes émissions carbonées »

Cette approche est contraire aux orientations du GIEC (Groupement d'Experts Intergouvernemental sur l'évolution du climat).

Aujourd'hui le temps n'est plus aux mensonges, aux omissions mais il est urgent de remettre en cause nos modes de consommation :

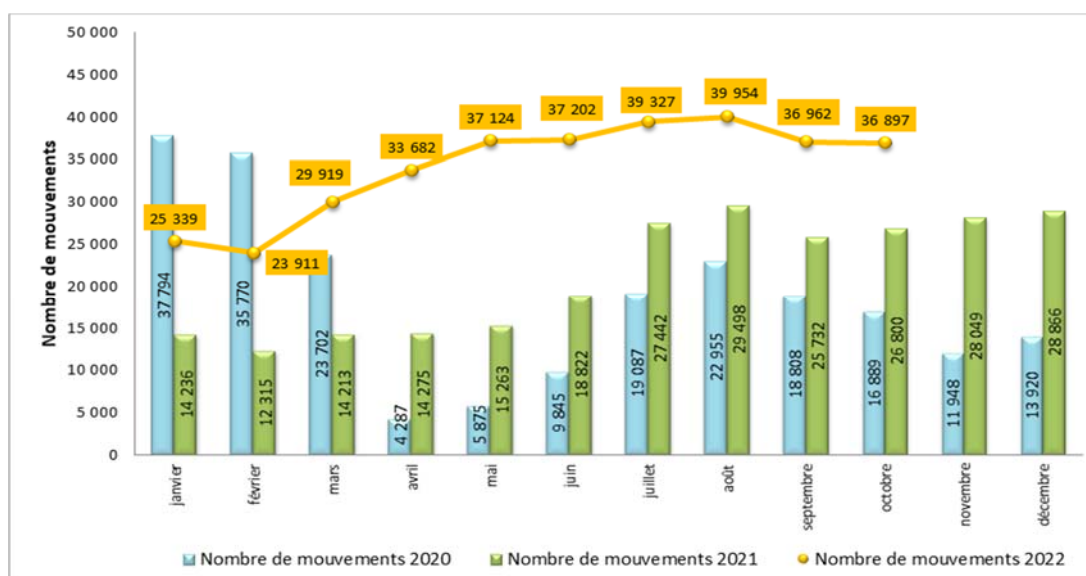
- 1) Substituer d'autres modes de transports sur les trajets de courte durée (moins de 4 heures).
- 2) Réduire le nombre de vols, avec une politique de remplissage optimal des avions.
- 3) Limiter le nombre de mouvements annuels sur nos aéroports, comme le font nos voisins d'Amsterdam (440 000 mouvements maximum à ROISSY).
- 4) Interdire les vols de nuit entre minuit et 5 heures du matin, et la liste n'est pas exhaustive.

Arrêtons de fermer les yeux pour d'obscurs impératifs économiques et agissons ensemble pour nos enfants et petits-enfants.

5- Trafic de l'aéroport de Paris Charles de Gaulle :

Si l'on prolonge la courbe à l'identique sur les deux derniers mois, nous pourrions constater que malgré les conséquences de la guerre en Ukraine, le trafic atteindra les 400 000 mouvements, fin 2022. C'est une bonne base, pour notre revendication de limitation à 440 000 mouvements, comme à Amsterdam.

L'aviation d'affaire au Bourget n'a quant à elle pas cessé de progresser et devrait dépasser largement les 60 000 mouvements. Les crises sanitaires, économiques et le conflit Ukrainien, n'ont pas les mêmes conséquences sur tous.



6- Une première station de carburant vert à Paris-le Bourget :

Depuis la fin de l'année dernière, l'aéroport de Paris-Le Bourget dispose de la première station de carburant aérien durable (Sustainable Aviation Fuel ou SAF) sur un aéroport français. Produit par Total

Energies, à partir d'huiles de cuisson usagées, ce carburant vert - mélangé à hauteur de 30 % avec du carburant traditionnel - permet une réduction allant jusqu'à 90 % des émissions de CO2 par rapport à son équivalent fossile, sans aucune modification sur la structure des avions, les infrastructures logistiques ou les opérations d'avitaillement.

D'après l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), les carburants aériens durables participeront pour plus de 50 % à la décarbonation de l'aviation d'ici 2050. Pour le secteur, "sous le feu des projecteurs" pour son impact environnemental, l'utilisation des SAF est un pilier majeur dans la mise en place de solutions concrètes de réduction des émissions de gaz à effet de serre.



7- Taxis volants à Paris en 2024 :

Il sera bientôt possible d'emprunter dans la capitale des taxis volants électriques, une première en Europe.



Paris est déjà la ville du futur. Pour la première fois en Europe, jeudi 10 novembre, un taxi volant électrique s'est élevé et a effectué un vol en conditions réelles au-dessus de l'aérodrome de Pontoise. Nommé "Velocity", ce nouveau moyen de transport devrait faire ses preuves durant les Jeux olympiques de Paris.

- **Quand seront-ils vraiment déployés ?**

Ces Uber du ciel sont attendus dans Paris et sa région d'ici les JO de Paris 2024. Alors que des touristes du monde entier seront réunis dans la capitale, l'entreprise allemande Vélocoptère voit cet événement comme la vitrine parfaite de ce nouveau moyen de transport décarboné.

Pour Vélocoptère, le défi réside désormais dans le fait d'obtenir les nombreuses autorisations réglementaires pour pouvoir faire voler ses taxis. Elle attend notamment celui de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA). Pour prouver que les Volo City sont sûrs, ces derniers seront soumis aux "mêmes règles de sécurité que les avions Airbus ou Boeing.

- **Où pourra-t-on les utiliser ?**

Le "vertiport" de Pontoise, à 35 kilomètres au nord de Paris, est le premier d'Europe. C'est dans cette installation que le gestionnaire d'aéroports ADP, la RATP, la région Ile-de-France et le constructeur aéronautique allemand Vélocoptère mènent depuis un an des essais d'engins. En plus de celui-ci, deux lignes aériennes sont prévues, l'une entre Paris et Versailles. L'autre relierait les aéroports Charles-de-Gaulle et Le Bourget à Paris intra-muros.

- **À quoi ressembleront-ils ?**

Avec leur allure d'insecte, ces taxis des airs ne sont en réalité ni des avions ni des hélicoptères, mais des "engins à décollage et atterrissage vertical en conditions réelles". Ce sont des appareils électriques capables grâce à leurs 18 hélices et 9 batteries de se déplacer à 110 km/h, à une altitude de 400 à 500 mètres. Selon vélocoptère, ils sont 4 fois moins bruyants qu'un hélicoptère.

Les Velocity biplaces permettront de transporter un passager payant, l'autre place étant réservée à un pilote, en attendant des versions autonomes. À terme, ils devraient pouvoir transporter jusqu'à 4 passagers et voler sans pilote.

En conclusion : De nombreuses incertitudes existent quant aux risques supplémentaires et aux nuisances qui sont minimisées par le constructeur. En effet, au vu des difficultés qu'ont les fabricants d'automobiles à mettre sur le marché des voitures autonomes, on peut se poser la question, concernant la mise en service d'engins volants autonomes.

8- Billet d'humeur :

Étant confiné à cause du COVID-19, je suis attentif à ce qui se passe autour de moi et particulièrement au bruit. S'il existe une réglementation préfectorale qui autorise, ou pas, les activités bruyantes journalières dans l'espace public, il n'en est pas de même évidemment, du bruit des avions.

Un arrêté préfectoral 2009-297 précise et limite, les horaires au cours desquels les habitants peuvent se livrer à des activités bruyantes et gênantes, pour le voisinage et ce, pour tous les jours de la semaine. Quand je dis jour, on ne précise pas la nuit puisque les horaires autorisés ne sont que dans la période diurne

Comment se fait-il qu'aucune réglementation précise ne demande aux avions de cesser leurs activités au-dessus de nos têtes pendant l'heure du repas alors que l'arrêté préfectoral cité plus haut indique une pause prandiale de 12h à 14h voire 14h30 ?

Plus grave, toute une série d'activités bruyantes sont sorties du champ de l'arrêté pour être considérées, à part !

Y-a-t-il des activités qui sont privilégiées par rapport aux autres ou plus importantes, l'aéronautique est-elle si utile à l'économie régionale/ nationale/ mondiale, qu'on ne peut pas lui demander la même chose qu'on demande au plombier du coin, à l'entreprise de travaux publics, à un voisin, de cesser les bruits qu'ils ont besoin de faire pour pouvoir exécuter des travaux qui leur sont importants ?

Alors que les avions continuent leur manège incessant au-dessus de nos têtes sans pour autant être inquiétés de quoi que ce soit, par qui que ce soit !

Où est la justice dans tout cela ?

Marcel Boyer Président de l'AREC

9- Halte aux bruits :

Halte aux bruits qui courent

Le guide... qui dit tout ce que l'on n'entend pas sur le bruit des avions

L'AREC est adhérent de l'UFCNA qui a publié ce guide du bruit suivre ce lien ;

https://arec95.fr/wp-content/uploads/2022/04/livret_ufcna_-_la_verite_sur_le_bruit_des_avions_-_2018.pdf



Bulletin d'adhésion

Renouvellement*

Nouvelle adhésion*

*Cocher la case correspondante

Nom Prénom

Adresse

Code postal Ville

Cotisation minimum 10€ - Etablir le chèque à l'ordre de l'AREC et le retourner avec le bulletin à :

AREC, Place de la Mairie, 95440 - ECOUEN

Année : - Chèque € ou espèces €

Date : / / Signature

AREC Association pour le respect de l'environnement et du cadre de vie

95460 Place de la Mairie d'Ecouen

Contact par email : Contact@arec95.fr Site internet : arec95.fr

Page Facebook : <https://www.facebook.com/AREC95>