CONCERTATION DU 8 AVRIL AU 8 JUILLET 2025

# CAHIER D'ACTEUR

## Les Amis de la Terre Val-d'Oise

**Résumé de la présentation de l'acteur :**

Les Amis de la Terre Val-d'Oise saluent un retour à plus de réalisme dans les projets d'ADP (« notre modèle d'aménagement ne peut plus être celui du Terminal 4 » p6 du dossier). Cependant, ADP persiste à n'envisager qu'une augmentation de trafic au mépris des populations impactées et entend concilier cette augmentation avec la neutralité carbone en tablant sur d'hypothétiques avancées technologiques.

/

## LES 5 AXES DE LA CONCERTATION

/

**Résumé de la contribution sur la vision stratégique de Paris-Charles de Gaulle**

Aéroport de Paris écrit vouloir tenir la trajectoire de neutralité carbone en 2050, et ainsi « *réduire ses émissions de 90 %* », les 10 % résiduels seront « compensés » sans autre précision (p61, encart p103, p119)

Cet exploit serait selon ADP compatible avec une augmentation du nombre de mouvements de 7 % en 2035 et de 19 % en 2050, soit l'équivalent d'un demi Terminal 4 abandonné en 2021 (le Terminal 4 aurait généré 38 % d'augmentation).

Pourtant L'ADEME identifie 3 leviers pour faire baisser les émissions de $CO_2$ du secteur aérien : augmenter l'efficacité énergétique des avions, baisser l'intensité carbone de l'énergie utilisée par les avions, **réduire le trafic aérien**. Toutes les études scientifiques sont unanimes : la décarbonation du secteur aérien n'est pas possible sans faire décroître le trafic. Mais ADP persiste à vouloir « accompagner le développement du trafic » alors que les contraintes écologiques imposeraient *a minima* de le contenir, si ce n'est de le réduire !

CONCERTATION DU 8 AVRIL AU 8 JUILLET 2025

# CAHIER D'ACTEUR


**CONTACT**

**Nom acteur : Les Amis de la Terre Val-d'Oise**.....

**Adresse : 1 bis rue Morisset 95170 Deuil-La Barre**.....

**Téléphone :** .....

**Mail : valdoise@amisdelaterre.org**.....


/

## *AVIS GÉNÉRAL SUR LA VISION STRATÉGIQUE DE PARIS-CHARLES DE GAULLE*

/

## POURQUOI LES PROMESSES D'ADP SONT IMPOSSIBLES À TENIR. POURQUOI LE SCÉNARIO D'UNE AUGMENTATION DU TRAFIC N'EST PAS LE SEUL À PRENDRE EN COMPTE.

### Un leurre

Dans son dossier de concertation ADP déclare son ambition de « *répondre aux défis environnementaux et économiques exigés dans le cadre de la dynamique de décarbonation du secteur aérien* » (p2) et que sa « *vision stratégique d'aménagement de Paris-Charles de Gaulle s'inscrit pleinement dans les enjeux de décarbonation et de préservation de l'environnement, en ligne avec les objectifs mondiaux et européens de neutralité carbone d'ici 2050* »

Mais en réalité il s'agit simplement d'une baisse des émissions des activités au sol, soit l'équivalent du scope 1 d'une comptabilité carbone (encart p103).

D'autre part, nous nous interrogeons sur la signification réelle d'un « *engagement aspirationnel de long terme* » pris par l'OACI lors de son AG de 2022 (p29) à propos de l'objectif de zéro émission nette pour le transport aérien international.

On est en droit de se demander si une telle rhétorique n'est pas destinée à leurrer les populations en faisant accroire que le secteur aérien pourrait « rentrer les clous » de l'accord de Paris sans réduction importante du trafic.

### Un pari technologique

**Les carburants dits « durables », une promesse impossible à tenir**

La feuille de route gouvernementale en matière de biocarburants durables prévoit d'atteindre 50 % en 2050. Tout d'abord la technologie n'est pas prête pour l'échelle industrielle et la demande entrera en concurrence très forte et avec des besoins bien plus fondamentaux que ceux du transport aérien. Déjà en France des usines de biocarburants, subventionnées par l'État, utilisent des forêts de Nouvelle

Aquitaine et d'Occitanie pour produire des carburants SAF[1]. **Nous le redisons : la forêt doit être préservée car son rôle de régulateur du climat est primordial**. Même Patrick Pouyanné, PDG de TotalEnergies, reconnaît devant les sénateurs en avril 2023 que la production de SAF à partir de bois « *ça fonctionne en laboratoire et en expérience pilote, mais ça ne marche pas à l'échelle industrielle* »

L'électricité, du fait des difficultés de stockage, ne pourra faire voler que des petits et moyens courriers et pas les longs courriers qui sont ceux émettant le plus de $CO_2$.

L'hydrogène quant à lui demandera des quantités énormes d'électricité renouvelable (pour ne pas « exploser » son empreinte carbone) et entrera en compétition avec beaucoup d'autres secteurs (transport routier, bâtiment, industrie, data centers …). Le transport et le stockage de l'hydrogène est coûteux et délicat (encart p155), de plus cette technologie arrivera bien trop tard face à l'urgence climatique[2]

## Un postulat contestable

Une augmentation du nombre de voyageurs jusqu'en 2035 et au-delà en 2050 est présentée comme inéluctable (et souhaitée pour des raisons de rentabilité financière ?) par ADP qui anticipe 88 millions de passagers annuels pour 534 000 mouvements en 2035 —que ce soit avec le maintien des infrastructures actuelles ou avec les aménagements du « nouveau modèle aéroportuaire » (p121)— Ce « nouveau modèle » permettrait d'atteindre 105 millions de passagers en 2050 pour un nombre de mouvements de 592 000 (soit un décollage ou atterrissage toutes les 53 secondes en moyenne journalière, donc bien plus aux heures les plus chargées) alors que le nombre de mouvements actuel est déjà difficilement supportable par les populations impactées.

Le parti pris d'ADP est de ne considérer qu'une augmentation du trafic : « *Il a donc été déterminé que seul le scénario avec projets serait pris en compte dans l'analyse des impacts à 2050.* » (p121).

Nous contestons ce postulat et considérons qu'un scénario de réduction du trafic n'est pas moins probable que celui d'une augmentation et ceci pour plusieurs raisons :

- Rares sont les jours où les informations ne font pas états des effets dramatiques des changements climatiques : effondrement de glaciers, inondations meurtrières, sécheresses récurrentes, méga-feux, récoltes lacérées par la grêle…
- Les publications scientifiques se succèdent, évoquant des risques majeurs tels la diminution de la production agricole ; l'effondrement de la productivité primaire océanique et par conséquent des réserves

[1] GUICHARD, Simon. « Avion vert et biocarburants, les nouveaux prédateurs de la forêt ». *L'Humanité*. n°23969 du 23 avril 2024. pp. 8-10.

[2] L'hydrogène : miracle ou mirage énergétique ? Les questions qui fâchent. ARTE, 2022. Diffusé le 26 août 2023
LAMBLIN, Véronique. Hydrogène : une route encore longue. Futuribles. 2021. Vol. 444, n° 5, pp. 58-63. DOI 10.3917/futur.444.0058.
FABRÉGAT, Sophie. Hydrogène : une filière dans l'expectative. Actu-Environnement. 27 janvier 2025. N°453, pp. 38-40.

halieutiques ; l'affaiblissement de la circulation thermo-haline ; l'activation de boucles de réaction positive conduisant à un emballement de la dérive climatique (déstabilisation des clathrates, fonte du pergélisol…)[3]

- La médiatisation de débats tels que celui initié par J.-M. Jancovici avec un quota de quatre vols en avion dans une vie[4].
- L'émergence de propositions de rationnement de la mobilité carbonée perçu comme plus équitable et efficace qu'une taxe carbone[5].

Tous ces éléments peuvent conduire à un basculement de l'opinion. Sous la pression de la réalité des changements climatiques, il deviendra intolérable pour une part importante de la population mondiale que rien ne soit entrepris pour limiter une activité perçue à juste titre comme non essentielle (en tous les cas moins que celle de survivre !) et les pouvoirs publics seront contraints de prendre des mesures en ce sens.

Ce scénario aussi iconoclaste qu'il paraisse n'est pas plus absurde que celui d'une croissance continue et ininterrompue du trafic aérien.

### L'abandon du T4.

« *notre modèle d'aménagement ne peut plus être celui du Terminal 4* » (p6). « *Les prévisions de l'époque estimaient un volume de trafic pour Paris-Charles de Gaulle pouvant atteindre 126 millions de passagers annuels à l'horizon 2037.* » (p27). Ce projet de terminal, objectivement surdimensionné a été abandonné en février 2021 et « *le Groupe ADP a tiré les enseignements du projet de Terminal 4, abandonné car il ne correspondait plus aux défis présents et futurs.* » (p66). Cette histoire malheureuse du T4 éclaire deux choses :

- Des projets élaborés très sérieusement par ADP peuvent en quelques années s'avérer totalement déraisonnables.
- Indirectement, ADP reconnaît que les associations environnementales avaient raison de s'opposer à ce projet. C'est en partie grâce à elles qu'ADP n'a pas lancé cette entreprise coûteuse et inutile. (le coup de grâce étant la survenue de la COVID 19).

### De petites filouteries.

Une lecture attentive du dossier de concertation révèle un certain nombre de « petites filouteries » destinées à minimiser les conséquences du projet.

- ***Sur le bruit***

En ce qui concerne l'impact du bruit, les estimations d'évolutions des indicateurs HA et HSD à l'horizon 2035 (p134) se font en prenant comme référence la

---

[3] BROVKIN, Victor, BROOK, Edward *et al*. Past abrupt changes, tipping points and cascading impacts in the Earth system. Nature Geoscience.(2021). Vol. 14, n° 8, pp. 550-558. DOI 10.1038/s41561-021-00790-5.
STEFFEN, Will, ROCKSTRÖM, Johan *et al*. Trajectories of the Earth System in the Anthropocene. Proceedings of the National Academy of Sciences of the United States of America. (2018). Vol. 115, n° 33, pp. 8252. DOI 10.1073/pnas.1810141115.
France Culture - Avec sciences du 3 janvier 2024. Emballement de l'effet de serre : quand une planète habitable devient infernale.

[4] France Inter. L'invité de 8h20 : le grand entretien 30 mai 2023

[5] SINAÏ, Agnès. Rationner la mobilité carbonée, une alternative à la taxe carbone. Actu Environnement. novembre 2021. N° 418, pp. 24-25.

population de 2018 alors que le SDRIF-e impose un accroissement de population dans de nombreuses communes, y compris celles concernées par le PEB.

Dans son dossier, ADP continue d'utiliser à maintes reprises le terme euphémisant de « nuisances » sonores. Cette conception désuète des effets du bruit qui tend à le présenter comme une simple gêne n'a plus cours chez les scientifiques. En effet le bruit est une véritable pollution en ce sens qu'il a un impact sur la santé humaine et sur le comportement de la faune[6].

- ***Sur le climat***

Écrire que « *le secteur du transport aérien national représente à peine 4 % de l'ensemble des émissions du secteur des transports* » (p31), est une tentative de minimisation compte tenu du fait que le transport est le principal poste d'émission de GES en France. Une vision plus globale de la contribution de l'aviation aux changements climatiques serait d'écrire par exemple que « L'aviation est un gros pollueur. Au niveau mondial, l'industrie génère environ un milliard de tonnes de dioxyde de carbone par an, soit une quantité comparable à celle produite par le Japon, troisième économie mondiale »[7].

Par ailleurs, se focaliser sur les émissions de $CO_2$, c'est minimiser l'impact global de l'aviation sur le climat dont au moins 6 composants ont un forçage radiatif positif [8].

- ***Sur la santé***

Dans le dossier, les impacts sur la santé humaine sont évoqués sans réelle précision. Nous souhaitons rappeler qu'en terme de pollution de l'air, en 2019 les plateformes aéroportuaires généraient 11% de la pollution aux oxydes d'azote (ces dernières sont responsables d'asthme, de pneumopathies et autres infections). Il est prévu d'augmenter ces émissions de 9% pour répondre à la demande entre 2018-2030 ; quelles seront les conséquences sanitaires si le trafic augmente de 19% ?

Les carburants durables n'auront aucune incidence sur le bruit des avions qui impacte pourtant plus de 1,4 million personnes en zone dense francilienne. On sait pourtant par l'étude de Bruitparif que des riverains vivants près des aéroports peuvent perdre jusqu'à 3 années de vie en bonne santé ; qu'en sera-t-il avec 19 % de trafic en plus ?

## En conclusion

Nous, Amis de la Terre du Val-d'Oise constatons qu'aucun plan de décroissance du trafic aérien n'est envisagé par la Direction Générale de l'Aviation Commerciale malgré les alertes répétées des scientifiques, du Haut Conseil pour le Climat, du GIEC, de l'ADEME etc. L'unique préoccupation semble être de répondre à une « éventuelle demande »… même si celle-ci est dévastatrice en termes d'émissions de gaz à effets de serre avec

[6] MIETLICKI, Fanny et GORBATKO, Nadia. Beaucoup d'actions et de recherches sont encore à mener dans le domaine du bruit. Actu Environnement, avril 2025. N° 453, pp. 34-37.
[7] KALLBEKKEN, Steffen et VICTOR, David G. A cleaner future for flight - aviation needs a radical redesign. Nature. (2022) Vol. 609, n°7928, pp. 673-675. DOI 10.1038/d41586-022-02963-7.

[8] PRATHER, Michael J., GETTELMAN, Andrew et PENNER, Joyce E. Trade-offs in aviation impacts on climate favour non-$CO_2$ mitigation. Nature. Sous presse [publié en ligne le 2 juillet 2025]. DOI 10.1038/s41586-025-09198-2.

son cortège de conséquences sur le climat. Nous soutenons que des mots tels que « compétitivité », «commerce », ne doivent pas servir de prétexte pour justifier des décisions qui mettent en péril notre santé et notre environnement. Nous mettons donc un avis défavorable à tout projet qui contribuerait à la croissance du trafic aérien de la plateforme de Roissy CDG.

---

## AXE 1 : UNE GRANDE GARE MULTIMODALE AU SERVICE DU TERRITOIRE

Alors que le projet évoque le « *renforcement des continuités cyclables* » (p69 et p72&73) et affirme la volonté de « *bâtir une solution durable d'alternatives à l'usage de la voiture* » (p68), les projections présentées à l'horizon 2050 sont bien modestes (p123 et p128) :

- En 2019 90% des 90 000 salariés se rendaient sur la plateforme avec leur automobile (soit 81 000 véhicules motorisés).
- 31 ans plus tard, ce serait encore 81% des 120 000 salariés qui utiliseraient leur automobile (soit 97 200 véhicules motorisés) et seulement 1% une bicyclette.

On le constate donc : en ce qui concerne les salariés, le projet ne répond absolument pas aux déclarations affichées de réduction de l'usage de l'automobile. Au contraire, il se traduirait par une augmentation de 20% du nombre de salariés se rendant sur la plateforme avec leur automobile ! Que ces dernières soient électriques ou pas ne change rien aux problèmes de congestion récurrents des axes routiers, justement pointés dans le dossier (p123).

## AXE 2 : DES AMÉNAGEMENTS PHASÉS ET MODULAIRES

C'est en effet raisonnable que de ne pas envisager d'emblée une augmentation significative du trafic étant donné les grandes incertitudes à ce sujet. Nous avons vu précédemment qu'une forte diminution du trafic est parfaitement envisageable à moyen terme. Mais cette éventualité n'est pas prise en compte par ADP.

## AXE 3 : L'OPTIMISATION DES ACTIVITÉS DE FRET

Une part significative du fret aérien est soutenue par les achats en ligne et en particulier par la « fast-fashion » dont les impacts sociaux et environnementaux sont maintenant bien documentés. Il est très probable que, d'ici une décennie, des États ou groupes d'États, mettent en place des systèmes réglementaires visant à réduire ces pratiques.

D'autre part, la doctrine du libre-échange est mise à mal dans de nombreux pays, en particulier aux États-Unis. Partout, des groupes protestent contre la consommation de terres agricoles par l'installation d'entrepôts logistiques.

L'augmentation du fret n'est donc pas inéluctable.

# CAHIER D'ACTEUR

## AXE 4 : L'IMMOBILIER DURABLE POUR LA QUALITÉ DE VIE ET L'EMPLOI

Nous l'avons vu, le monde est devenu hautement instable, une succession d'évènements imprévisibles peuvent très bien avoir pour conséquence un effondrement durable du trafic aérien. Le principe de responsabilité devrait conduire ADP et les compagnies aériennes à provisionner des fonds dans l'éventualité où il serait nécessaire de financer la reconversion professionnelle d'une part importante du personnel.

## AXE 5 : UN HUB ÉNERGIES BAS CARBONE

La géothermie profonde est effectivement une solution de choix (p102 & 103). Si l'énergie produite dépasse les besoins d'ADP, il restera toujours la possibilité de desservir les communes limitrophes. Les grandes réserves foncières et les vastes parcs de stationnement  de la plateforme sont également propice au développement du solaire photovoltaïque. C'est d'ailleurs une obligation de la loi APER. Les Amis de la Terre sont donc favorables à ce qu'ADP investisse dans ces deux domaines (p151). En revanche, ils sont plus circonspects sur les lourds investissements liés à l'hydrogène.