

L'IMPACT DES AVIONS SUR LA QUALITE DE L'AIR A TOULOUSE

Pourquoi la pollution des avions n'est-elle pas prise en compte dans une ZFE ?

Par le Collectif 31 suspension ZFE Toulouse

Collectif31suspensionzfe@gmail.com

La pollution des avions s'ajoute à la pollution ambiante et vient augmenter l'incidence sur les riverains. D'après le schéma, ci-dessous, on s'aperçoit alors que le territoire concerné par la pollution des avions, et donc les communes concernées, est d'environ 18km à l'approche et 9 km au décollage. Sans compter l'effet des vents qui peut étendre encore la population polluée.

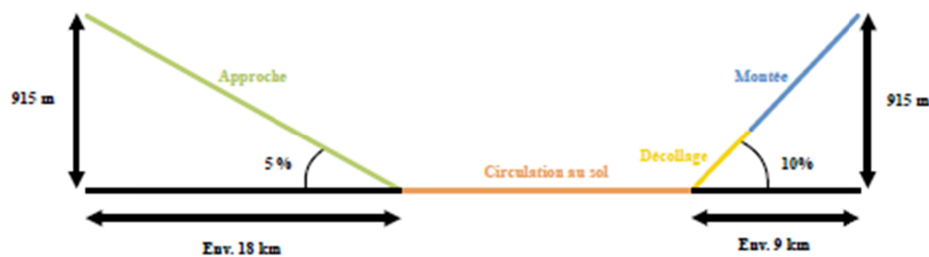


Schéma in Les émissions polluantes des aéronefs – 2015 – page 11 – STAC / Service Technique de l'Aviation Civile

Ramené sur la carte de Toulouse et sa ZFE cela donne ceci :

Le trafic aérien traverse la ZFE mais n'est pas pris en compte pour les NOx et particules fines.

Pourtant en 20 ans les émissions des NOx liées au trafic aérien ont augmenté de plus de 40% sur la zone d'envol de Toulouse-Blagnac.

Le bruit autre paramètre de pollution n'est pas pris en compte.

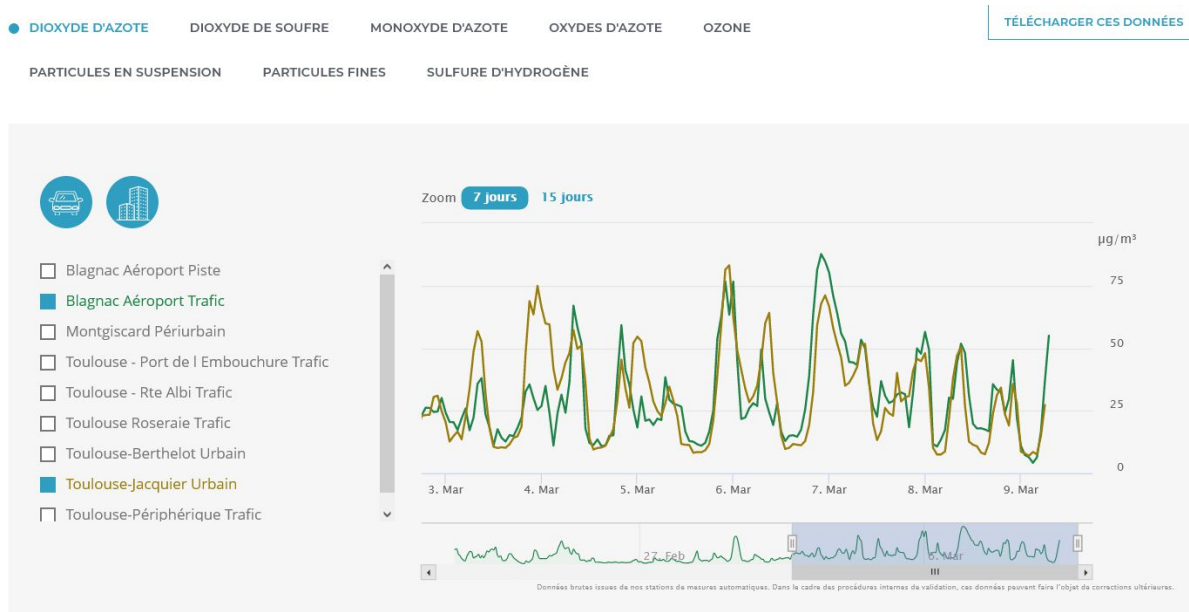
D'après le rapport de la DGAC (1) en 2020 les émissions de NOx de l'aéroport Toulouse-Blagnac s'élevaient à 212,92 tonnes.

Base 100 = 2000

Evolution des polluants par cycle LTO depuis 2000

Le rapport environnemental européen sur l'aviation (2) prévoit une augmentation des oxydes d'azote de 43% entre 2014 et 2035 !

Vous l'aurez compris, à Toulouse si la concentration de dioxyde d'azote reste à peine en dessous de la valeur limite ce n'est pas simplement lié au trafic routier mais aussi aux avions ! Il suffit de voir comment sont liées les variations de NO2 en comparant les mesures faites pour le trafic aérien et les mesures faites sur le quartier de Bagatelle survolé par les avions (source Atmo-Occitanie(3))



Et si nous parlons chiffres ce n'est pas évident car des dossiers qui devraient être faits en parfaite concertation entre les différents services n'existent pas. Normal pour la ZFE puisque le transport aérien n'est pas concerné par cette mesure...

Alors osons (en attendant que l'on nous porte la contadiction) comparer quelques informations pour lancer le débat (en attendant que l'on nous porte la contadiction) :

D'après le rapport (1) de la DGAC (2020)	212,92 tonnes de NOx ont été émises par les avions sur Toulouse en 2020.	Concentrées particulièrement sur la zone du couloir aérien
D'après l'évaluation ATMO pour la mise en œuvre de la ZFE (2019)	261 tonnes de NOx de diminution prévue sur la métropole de Toulouse avec la ZFE	Scénario 4 éliminant les véhicules crit'air 4,5 et non classés.

La quantité de NOx diminuée par l'application de la ZFE est du même ordre de grandeur que la quantité de NOx émise par les avions sur nos têtes. Si nous admettons que les NOx sont dangereux quelle que soit la quantité émise (source OMS) le fait de nous confisquer les voitures en laissant voler les avions sur Toulouse ne nous protégera pas.

Et si vraiment il faut diminuer les NOx occupons-nous des avions aussi puisque leurs retombées sont prises en compte par les capteurs placés sous le couloir aérien.

Sources :

(1) Bilan_emi_2020.pdf (Ministère chargé des transports_DGAC)

(2) <http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/air/aviation-strategy/documents/european-aviation-environmental-report-2016-72dpi.pdf>

(3) https://www.atmo-occitanie.org/toulouse#live_measurement