



Communiqué de Presse

Moins de nuisances aériennes

pour préserver la santé des Franciliens : c'est possible !

Samedi 12 octobre 2013, des associations franciliennes de protection de l'environnement et de lutte contre les nuisances aériennes ont accueilli 200 participants pour une matinée de partage d'information et de larges échanges au Conseil Régional d'Ile-de-France. Une occasion unique d'entendre un autre son que celui asséné depuis des années aux riverains : « silence, on travaille et tant pis pour la pollution de l'air, le bruit et l'augmentation de l'effet de serre ! »

Encouragés par l'introduction de Pierre SERNE, Vice-président du Conseil Régional en charge des transports et de la mobilité et le message de soutien envoyé par Nicolas HULOT qui a insisté sur la nécessaire taxation du kérosène sur les vols intérieurs, les spécialistes et les experts associatifs de terrain ont fait de courtes présentations en insistant sur l'impact de ce mode de déplacement sur la santé d'un quart des Franciliens. 60 % du trafic aérien français est concentré sur l'Ile-de-France et la majorité des habitants des villes les plus touchées ont des difficultés sociales renforcées par la dégradation de leur santé, qualité de vie et patrimoine.

La nécessité de prendre en compte l'intensité des bruits soudains et la multiplication des fréquences de passage, en plus des mesures actuelles qui sont des moyennes (Lden) est indispensable pour que la gêne sonore des 3 millions de Franciliens vivants sous les couloirs aériens soit reconnue. Les mesures de compensation sont indispensables mais s'appliquent sur de très petites zones et elles sont beaucoup trop limitées ce qui rend impératif une réduction des nuisances « à la source ». Quant à la pollution de l'air, elle est mesurée, au niveau des aéroports, par la société privée (ADP) qui les exploite, il n'est donc pas étonnant que rien ne change alors qu'il est reconnu que l'activité des trois plateformes principales parisiennes pollue autant l'air que trois périphériques. Le bilan carbone du trafic aérien qui résulte des 88 millions de passagers arrivant ou partant de nos aérodromes, est le double de celui du trafic routier régional ce qui génère une pollution de l'air importante car on ne peut filtrer la poussée des réacteurs.

Sans estimer que « l'herbe est plus verte ailleurs » nos associations ont analysé les expériences étrangères : Francfort n'a plus de vols de nuit et reste prospère ! Les descentes

douces de l'aéroport de Heathrow à Londres ou d'Arlenda à Stockholm, au lieu des paliers, économisent du carburant, polluent moins l'air et limitent le bruit. Les améliorations techniques des avions sont très limitées et sans commune mesure avec l'augmentation du trafic, donc l'essentiel tient dans l'organisation du secteur et le mode de gouvernance de l'aérien qui pourrait faire une plus large place à des lieux de négociation écoutés, en vue de rechercher de réels consensus, en présence de tous les acteurs concernés. Question gouvernance, rappelons que la DGAC, ADP, les compagnies, s'entendent pour que l'aviation reste « à part » des autres modes de transport : le système de hub de Roissy rassemble le trafic avionné au lieu de développer les vols sans correspondance (point à point) - un plafonnement du nombre de mouvements y inciterait fortement ; les données concernant les motifs de voyage des passagers, sont obscurcies par le « secret commercial » empêchant presque toute articulation avec le train. En ce moment, dans le métro, des affiches vantent l'intérêt de vols Paris-Bordeaux et il ne s'agit pas d'une compagnie à bas coût.

Au vu des enjeux environnementaux mais aussi de souci de la dépense publique, il est essentiel que train et avion soient complémentaires et non concurrents. Enfin, le report perpétuel de la taxation du kérosène, et les aides au fonctionnement des aéroports déficitaires sont des dessous cachés du transport aérien. Il convient de s'interroger : comment un vol Paris Barcelone ou Rome peut-il être cinq fois moins cher qu'un voyage en train ? La récente décision de justice au profit de l'URSSAF à propos de l'aéroport de Marseille et les subventions européennes accordées pour trois ans aux liaisons nouvelles donnent quelques éléments de réponses.

Le transport aérien provoque de graves nuisances qui ne sont plus acceptées comme inéluctables par les 3 millions de Franciliens concernés mais contribue aussi fortement à l'effet de serre. Les échanges nombreux et riches de la matinée ont fait ressortir la nécessité que la gouvernance de l'aérien revienne dans le droit commun et que la dérégulation et les exceptions dont il bénéficie cessent et ce pour plus de justice environnementale. C'est possible !

Michel Riottot (Ile-de-France Environnement 06 83 85 57 36)

Anne Gellé (Les amis de la Terre 06 17 05 55 05),

Patric Kruissel (ADVOCNAR 06 08 04 28 25),