

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 populations survolées : « 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 Français. 60 % du trafic aérien français est concentré sur l'Ile-de-France (région 10 fois plus peuplée que la moyenne des autres régions) 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 telle l'insonorisation 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 plateformes d'Aéroports de Paris 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. De plus, ce trafic 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'Arlanda à Stockholm, au lieu des paliers, économisent du carburant, polluent moins l'air et limitent le bruit (stratégie gagnants-gagnants). 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 aéroporté (35% du trafic commercial de Roissy CdG en correspondance). Au vu de la population impactée, un plafonnement du nombre de mouvements s'impose ; 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 accordées pour trois ans aux liaisons nouvelles, avec la bénédiction des institutions européennes, 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



POUR PRÉSERVER LA SANTÉ



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 !

CONSTAT ET PROPOSITIONS APRES COLLOQUE

CONSTAT :

- 60 % du trafic aérien français est concentré sur la Région Ile-de-France ayant la plus haute densité de population.
- 3 millions de franciliens sont touchés et de plus en plus loin des aéroports (50 kms et plus) contrairement aux préconisations de l'OACI.
- Non seulement les franciliens subissent ces nuisances (bruit et pollution de l'air) sans être prévenus ou quand ils le sont, les autorités ne tiennent pas compte de leurs remarques, mais ils doivent en plus en assumer toutes les conséquences financières (décote immobilière), de dégradation de leur santé et de leur qualité de vie. C'est le principe pollué - payeur
- Les zones les plus défavorisées de la Région sont globalement les plus touchées.
- Rien n'est prévu pour absorber le doublement du trafic mondial dans les 20 ans à venir, alors que les Franciliens sont déjà saturés de pollution aérienne.

NOS PREMIERES PROPOSITIONS :

- Réduction des vols de nuit sur Roissy CdG, pour mettre le trafic nocturne au même niveau que les autres principaux aéroports européens : Francfort, Heathrow et Schiphol.
- Réduction de la pollution de l'air, du bruit et du kérosène consommé, par la mise en place généralisée, sur tous les aéroports franciliens de la descente douce amorcée depuis plus de 3 000 mètres, moteur au ralenti et sans palier.
- Elimination d'urgence du bruit suraigu des A320 (flotte existante et future).
- Plafonnement à 500 000 du nombre des mouvements à Roissy.
- Utilisation de l'aéroport de Vatry pour les vols cargos.
- Mise en place d'une réelle complémentarité entre l'avion et le train, et notamment en empêchant toute distorsion de concurrence au profit du transport aérien..
- Taxation du kérosène sur les vols intérieurs.
- Arrêt des aides et subventions publiques ayant pour effet de multiplier les vols à bas coûts.
- Suppression des incidences négatives du relèvement des altitudes de novembre 2011.
- Suppression de cette discrimination sociale consistant à transférer les nuisances aériennes sur les plus défavorisés du territoire.
- A l'image des processus de concertations réussis ailleurs, mise en place d'une gouvernance de l'aérien dans le droit commun pour plus de justice environnementale et sociale.