

Gonesse, le 11 février 2004

COMMUNIQUE DE PRESSE DE M. JEAN-PIERRE BLAZY

Député-Maire de Gonesse

Etude d'AIRPARIF

CONFIRMATION DES NUISANCES ATMOSPHERIQUES AEROPORTUAIRES ET DE LEUR IMPACT SUR LE CADRE DE VIE DES POPULATIONS RIVERAINES AUTOUR DE ROISSY CHARLES-DE-GAULLE ET DU BOURGET

Le trafic aérien de Roissy Charles-de-Gaulle et du Bourget contribue à hauteur de 4% des émissions régionales d'oxydes d'azote. Les résultats de l'étude d'Airparif sont sans appel. Ils complètent ceux effectués à partir des stations de mesure de bruit pour évaluer le niveau des nuisances sonores liées aux décollages et atterrissages des avions.

Cette situation de saturation environnementale est causée en partie par la croissance soutenue du trafic aérien en Ile-de-France après sa déréglementation. Entre 1980 et 2000, le taux de croissance annuel du trafic aérien en Ile-de-France a été de 6%, supérieur à la moyenne nationale, ce qui a entraîné une multiplication par trois d'après la Direction Générale de l'Aviation Civile.

Cette étude menée depuis 2002 dans 54 communes du Val d'Oise, de Seine-et-Marne et de Seine-Saint-Denis a le mérite d'évaluer l'impact des décollages et des atterrissages, de dresser pour la première fois une carte de la qualité de l'air dans les zones les plus touchées, c'est-à-dire à proximité des plates-formes. Je me félicite du renforcement de la surveillance permanente d'Airparif par l'ouverture d'ici fin 2004 d'une station de fond dans le secteur de Gonesse.

Parallèlement, il est de la responsabilité des pouvoirs publics de lancer rapidement une étude épidémiologique qui évalue les conséquences médicales (maladies respiratoires, troubles du sommeil), dues aux nuisances aériennes de Roissy et du Bourget.

Les conclusions d'Airparif confirment enfin que l'activité aérienne est génératrice de plusieurs types de polluants. Certains provoquent des effets directs sur la santé, d'autres s'accumulent dans l'atmosphère et participent à l'effet de serre. On relève les oxydes d'azote émis principalement par les moteurs à plein régime au décollage, les hydrocarbures imbrûlés émis principalement à faible régime, au roulage sur les pistes ou en phase d'approche (effets cancérigènes), les suies ou particules en suspension, émises principalement par les moteurs à plein régime, au décollage, le monoxyde de carbone émis en phase d'approche et le dioxyde de carbone.

Depuis 1997, le protocole de Kyoto qui a pour objectif de stabiliser les concentrations de gaz à effet de serre dans l'atmosphère n'est toujours pas entré en vigueur et n'impose aucune contrainte réglementaire. Il convient de rappeler également la nécessité d'instaurer une taxe européenne sur le kérosène ainsi que sur le prix des billets d'avion (taxe par passager et par tonne de fret transportée).

Aujourd'hui, les riverains et les élus franciliens dénoncent la politique libérale du Gouvernement qui favorise le développement des plates-formes existantes sans prévoir des solutions de moindres nuisances face au doublement annoncé du trafic aérien à l'horizon 2020 : la construction du troisième aéroport hors Ile-de-France, le couvre-feu à Roissy et l'utilisation de Vatry et Châteauroux pour l'activité fret. Le gouvernement dispose d'une seule alternative : développer Roissy CDG, en faisant de l'Ile-de-France un enfer environnemental, ou construire un 3^{ème} aéroport accompagné de solutions de moindre nuisance.

Contact presse : M. Julien DELANNAY - Chargé de mission (01.34.45.95.96)