



Saint-Prix, le 19 mars 2018

Madame Elisabeth BORNE

Ministre auprès du Ministre d'Etat
Ministre de la Transition écologique et solidaire,
chargée des Transports

Hôtel Le Play

40 rue du Bac

75700 PARIS

Lettre ouverte

Objet : Assises du transport aérien, le 20 mars 2018

Madame la Ministre,

Nous avons été profondément déçus à la lecture de votre interview dans la Tribune le 2 mars dernier. Dès les premières annonces de ces assises, lors de votre audition au Sénat le 8 novembre dernier, nous avons espéré qu'enfin le nouveau gouvernement prendrait à bras le corps le problème de la concentration déraisonnable du trafic aérien sur les populations denses d'Ile-de-France. En 2003 déjà un rapport parlementaire s'alarmait : « *La situation autour de Roissy Charles-de-Gaulle et d'Orly est aujourd'hui explosive. L'état des lieux en Région parisienne est par ailleurs dramatique : la mission considère qu'il est anormal que 2 à 2,5 millions de Franciliens soient sacrifiés au développement des plates-formes parisiennes.....¹* ». Depuis 2003 de nombreux autres rapports ont fait le même constat et la situation ne s'est en rien améliorée, bien au contraire, avec l'augmentation constante du trafic.

Aujourd'hui est-il bien raisonnable, comme le réclame le PDG d'Aéroports de Paris, de doubler le nombre de mouvements d'avions à Roissy CdG² alors que, en raison des nuisances sonores des avions, la réglementation³ entrave déjà les possibilités de construction de logements sur un peu plus de cinq fois la surface de Paris⁴ ?

Votre seul souci semble être de tout faire pour que le pavillon national capte la plus grosse partie possible de la forte croissance attendue du trafic aérien, fût-ce au détriment de la Santé de millions de Franciliens. Il s'agit bien, bruit et pollution chimique, d'une question de Santé Publique !

Non Madame la Ministre, si les avions modernes font moins de bruit, cela ne profite malheureusement pas aux riverains, en raison de la nature très particulière du bruit du trafic aérien : des pics sonores successifs à bref intervalle de temps qui sont vécus comme de véritables

1 <http://www.assemblee-nationale.fr/12/rap-info/i1016-2.asp> Fin du chapitre V- LES PROPOSITIONS DE LA MISSION

2 Interview Augustin de Romanet, le Figaro 16 & 17 janvier 2016 : " *Nous avons la chance d'avoir avec Paris CDG l'un des rares aéroports mondiaux qui ne butera pas sur des limitescela supposera que le contrôle aérien suive et ait la capacité de gérer 3000 mouvements par jour contre 1500 aujourd'hui*"

3 Plan d'Exposition au Bruit (PEB) qui, afin d'empêcher l'accroissement de la population dans les zones soumises aux nuisances sonores des avions, limite les possibilités de construction.

4 La surface de Paris est de 105,4 Km² (Wikipédia) et celle des 4 zones du PEB de Roissy CDG 53 652 hectares (Ville & Aéroports).

agressions sonores. Par ailleurs sur plusieurs des plus grands aéroports français le bénéfice lié au renouvellement des flottes est annihilé par l'augmentation du trafic en nombre de mouvements, et par le remplacement des moyens porteurs par des gros porteurs afin d'améliorer l'emport moyen. De plus le remplacement des avions d'ancienne génération est extrêmement lent.

Non Madame la Ministre, la réduction du bruit à la source ne réduira pas, seule, les nuisances, telles que subies par les riverains et "survolés" dans la décennie à venir.

Non Madame la Ministre, toujours pour les riverains et dans la décennie à venir, il n'y a pas grand-chose à attendre des crédits affectés au CORAC et à d'autres organismes de recherche pour baisser les nuisances sonores du trafic aérien⁵ telles que subies par les populations survolés.

Et enfin, aucune mention des mots "oxyde d'azote" et "particules fines" dans votre interview. Alors que la pollution locale autour des grands aéroports est avérée. Pollution chimique qui porte atteinte quotidiennement à la santé des populations survolées s'entend. Pas les émissions de dioxyde de carbone (CO₂) dont les effets sont indirects et à beaucoup plus long terme. Les réacteurs d'avion utilisent un carburant plus nocif que celui des véhicules diesel, et, sans filtre ni pot catalytique, ils mériteraient au moins les mêmes mesures restrictives de trafic, notamment en cas de pic de pollution.

Nous espérons, Madame la Ministre, que nous serons entendus lors de ces assises, et que notamment vous conviendrez que les "*pics sonores particulièrement pénalisants*" et nécessitant de "*trouver un cadre adapté*" comme vous l'avez déclaré au Sénat en novembre dernier pour les LGV, sont encore plus pénalisants en matière de bruit des avions.

Dans cette attente, nous vous prions de croire, Madame la Ministre, à l'assurance de notre très haute considération.

Pour la Convergence Associative :

Françoise BROCHOT



Présidente de l'ADVOCNAR

Claude CARSAC



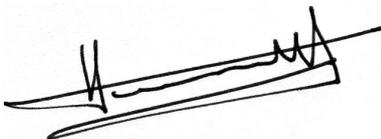
Membre du CNB au titre de FNE
Vice-président de DRAPO

Michel DUMAS



Président du CIRENA

Jean-Paul HUNAUT



Vice-président de l'AREC
Plaine de France

Patric KRUISSEL



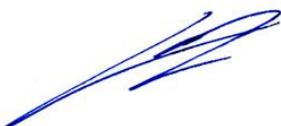
Vice-président de l'ADVOCNAR

Dominique LAZARSKI



Présidente de l'ADERA
Présidente de l'UECNA

Luc OFFENSTEIN



Président d'OYE 349
et Président d'ANA DRAPO

Michel Riottot



Président d'honneur de FNE-IDF

⁵ Nous avons des propositions constructives à faire sur ce point.