25 janvier 2011

ASSISES DU GRAND ROISSY : DE L'ESPOIR A LA DESILLUSION

La table ronde à laquelle les associations sont invitées s'intitule : « **Développement économique et environnement** », nous pouvons imaginer que nous allons mettre en balance les avantages et inconvénients du trafic aérien dans notre région. Pourquoi le ferait-on puisque depuis le début du processus de la Charte, initié par le chef de l'Etat, il y a 42 mois, cette demande insistante des élus et des associations n'a jamais vu l'ombre d'une ébauche ? Les acteurs du trafic aérien vantent les avantages économiques de leur activité. Ils citent d'abord les emplois, ensuite ils n'oublient pas les emplois, et enfin le plus important les emplois.

Pour contrer cette argumentation, rappelons que les 2 départements qui affichent le taux de chômage le plus élevé de la région – le Val d'Oise et la Seine-Saint-Denis – sont limitrophes de la plate-forme. Les 20 % de chômeurs de plusieurs communes de l'Est valdoisien apprécieront l'argument.

Le lobby aérien néglige toujours dans ses présentations les aspects négatifs, le revers de la médaille.

D'abord sur l'argument massue de l'emploi, **on compte pour rien** les emplois créés par les solutions alternatives au transport aérien. **On compte pour rien** les destructions d'emplois liées au transport par avion de produits issus de pays à moindre coût de main-d'œuvre, produits venant directement concurrencer la production locale.

On compte pour rien les conséquences désastreuses sur l'environnement de la présence de la première plate-forme aéroportuaire en Europe, plate-forme placée dans la région concentrant la plus forte densité de population au niveau national.

On compte pour rien les nuisances nocturnes portant atteinte à un droit fondamental : le droit au sommeil. Aucun aéroport en Europe ne concentre autant de vols de nuit que Roissy sur la période 22h-6h. Les conséquences sanitaires de la fatigue, du stress, des atteintes cardio-vasculaires ne sont pas comptabilisées.

On compte pour rien les atteintes à la santé publique de la pollution atmosphérique générée par les 550 000 mouvements et le trafic induit de la plate-forme.

On compte pour rien la baisse de nos valeurs immobilières.

On compte pour rien les conséquences sociales de la paupérisation des communes les plus touchées par les nuisances aériennes.

On compte pour rien le rejet dans l'atmosphère des gaz à effet de serre. La croissance du trafic aérien risque fort d'anéantir les efforts des autres secteurs industriels.

Convergence Associative
BP 10002 – 95390 SAINT-PRIX. +33 (0)1 39 899 199
www.advocnar.fr cirena.net arec.free.fr

Les associations ne sont pas contre le trafic aérien, elles souhaitent simplement que le développement économique ne se fasse pas au détriment de la santé des populations survolées.

Le développement durable exige une réduction substantielle des nuisances, réduction qui ne soit pas anéantie dans quelques années par la croissance du trafic, croissance qui n'existe que par le soutien financier des institutions politiques. Les exemples sont nombreux. Les avions bénéficient d'un carburant détaxé. Fedex a pu s'installer à Roissy avec exonération de taxe professionnelle. La Cour des Comptes a souvent dénoncé les abus de subventions d'investissement aux plates-formes aéroportuaires. Pourquoi les compagnies aériennes bénéficient-elles d'une TVA à taux zéro ou d'un taux réduit ? Les voyages en avion sont-ils des produits de première nécessité ?

Les associations ici présentes, demandent une réduction des vols nocturnes sur une période 8 heures, conforme aux préconisations de l'OMS.

Les associations demandent l'élimination des avions les plus bruyants, comme recommandé par l'ACNUSA dans son rapport 2009.

Les associations demandent la mise en place de procédures de moindre nuisance.

Les associations demandent un renforcement des aides à l'insonorisation au delà du Plan de Gêne Sonore.

Pour dédommager les populations subissant les nuisances et en application du principe pollueur – payeur, les associations demandent la création d'un fonds pour compenser la perte de valeurs immobilières et pour réduire les charges de fiscalité locale au prorata des nuisances subies.

Comme les 42 mois de discussions n'ont abouti qu'à une seule chose : Eviter toute contrainte à l'extension sans fin du trafic aérien sur la plate-forme de Roissy CDG, ce ne sont les quelques mesurettes proposées par la DGAC qui permettront une réelle amélioration de la situation endurée par les populations survolées 24h sur 24.

Que les compagnies aériennes cherchent, par tous les moyens, à accroitre leur part de marché, qu'Aéroports de Paris ait l'ambition de figurer parmi l'élite des plates-formes internationales, ce n'est pas choquant. Ce qui choque les associations, c'est de voir que la DGAC et les pouvoirs publics, garants de l'intérêt général ne jouent pas leur rôle d'arbitre entre le développement économique et la nécessaire protection de la santé des populations survolées.

Alain Peri	ADVOCNAR
Michel Tournay	AREC
Philippe Houbart	CIRENA