

REMARQUES RELATIVES AUX INSUFFISANCES DU PPA DANS LA PRISE EN COMPTE DE LA POLLUTION ATMOSPHERIQUE LIEE AU TRAFFIC AERIEN, REMISES LE 13/10/2005 AU COMMISSAIRE- ENQUETEUR DANS LE CADRE DE L'ENQUETE PUBLIQUE DU PPA

Rachid ADDA
Conseiller régional d'Ile-de-France
Membre de la CCE et de la CCAR de Roissy-CDG

Sarcelles, jeudi 13 octobre 2005

POSTULATS ET DISPOSITIONS DU PPA EN MATIERE D'ACTIVITES AEROPORTUAIRES

Pour faire court sans le caricaturer, les mesures en matière aéroportuaire du Plan de Protection de l'Atmosphère reposent en grande partie sur un postulat erroné qui considère que la pollution liée à l'activité aéroportuaire est majoritairement due à l'activité induite au sol (transfert de passagers, maintenance, réacteur d'appoint pour la climatisation au sol...) et néglige la part du trafic aérien dans la pollution atmosphérique francilienne (page 121).

Une ségrégation, injustifiée au regard de la spécificité du transport aérien, est faite dans le choix des polluants pris en compte. La pollution des aéroports franciliens est traitée comme une pollution urbaine plus classique. Le benzène, les HPA, les suies et divers produits de la combustion du kérosène devraient être à considérer tout autant que les NOx ou le CO. Cela n'est pas le cas dans le PPA.

De plus, le PPA indique que la pollution liée à Roissy ou Orly s'étend sur 4 km en s'appuyant sur une campagne de mesures d'Airparif, réduites aux NOx, COV, et CO, effectuée sur un périmètre de... 5 km autour de Roissy ou Orly d'après ces même études !!

En conséquence de ce parti pris, les seules mesures du PPA en cas de dépassement des seuils de pollutions ne sont que des mesures au sol. Aucune mesure sur le trafic aérien, sa limitation ou le déroutage d'avions vers des aéroports de province.

Au contraire des mesures de limitations du trafic aérien (fret et passagers), à l'instar de celles du trafic automobile, doivent donc être incluses dans le PPA. De plus, des trajectoires de moindres nuisances doivent être envisager par la DGAC permettant le relèvement des paliers (relative au doublet nord de Roissy-CDG). Enfin, même si il est compréhensible de privilégier la mesure des éléments chimiques qui contribuent à l'effet de serre, le PPA devrait exiger, au moins autour des plates formes aéroportuaires, un réseau dense de station de mesures sur un large périmètre (en tous cas supérieur à 5 km) pour les produits de la combustion du kérosène dont certains sont cancérigènes comme le benzène.

ERREURS, OUBLIS ET CONTRADICTIONS DU PPA

Sur la mesure de la pollution :

L'ORS a exclu mécaniquement Roissy du programme ERPURS, étude relative aux NOx en la réduisant à la petite couronne (Atlas de la Santé en IDF 2005 page 48) alors que l'Aéroport CDG pollue autant que le périphérique ou que l'ensemble des usines d'incinération franciliennes dont certaines sont menacées de fermeture. Une théorie bien pratique et simpliste dite de "la stratification de la pollution" a été émise pour justifier cette exclusion. Elle repose notamment sur le postulat que seuls les effluents émis

de 0 à 1000 mètres sont à prendre en compte. Or des études tendent à montrer que les émissions jusqu'à 3000 mètres ont un effet sur la pollution ambiante.

Sur l'impact sanitaire :

Contrairement à ce que le PPA indique, aucune étude épidémiologique française (hormis deux sur le bruit) n'existe sur l'incidence de la plate forme aéroportuaire sur la santé publique (cf. numéro de Juin 2004 d'Extrapol et Atlas de la Santé 2005 page 50). Par contre des études étrangères existent (Pays-Bas, GB, EU, Suède) ayant le mérite d'évoquer l'incidence potentielle, liée à une exposition au benzène et aux HPA, d'une plate forme aéroportuaire sur des agrégats de pathologies : elles ne sont ni évoquées dans ce PPA, ni prises en compte pour exiger des mesures systématiques sur le niveau de benzène, des HPA ou des suies dans l'air ambiant des zones exposées. Partielles et limitées à un nombre de cas restreints, elles ne permettent pas d'apporter de conclusion sur le problème mais devraient inciter les pouvoirs publics français de lancer des études sérieuses dans le domaine.

Sur les moyens d'expertise :

Le PRQA préconisait la création d'un pôle de savoir sur la question en regroupant les organismes mesurant la pollution (AIRPARIF, DRIRE...) et les instances compétentes en matière de santé publique et d'études épidémiologique (ORS, INVS...). Les rédacteurs du PPA ont estimé sans justification valable de ne pas retenir cette proposition pourtant pertinente. Je remarque d'ailleurs que dans la même logique les CCE se voient priver depuis 2004 de "compétences santé " et sont réduites à gérer les nuisances sonores et que les futures communautés aéroportuaires n'auront aucune compétence explicite en la matière.

Il est donc nécessaire de créer ce pôle de savoir qui créerait un contexte favorable à la mise en place des outils météorologiques, cartographiques (polluants, pathologies, consommations de médicaments...) et épidémiologiques nécessaires avec l'aide des Régions et des collectivités locales concernées.

Sur les prescriptions :

ADP nous indique sa volonté, pour réduire la pollution liée aux activités induites par les plates-formes de Roissy et Orly, de faciliter l'accessibilité des aéroports franciliens (page 81 PPA) mais développe en même temps le projet de CDG-Express, ligne dédiée aux seuls touristes au dépens de la ligne B du RER et inaccessible aux employés de la plate forme (comme déjà avec Orlyval dont les tarifs prohibitifs ne favorisent pas l'accès à tous les usagers potentiels). Il semble donc contradictoire de proclamer des mesures d'amélioration de l'offre en transports publics des aéroports et de privilégier le projet CDG-Express (dédié aux seuls touristes) au doublement de la ligne B du RER et de maintenir la politique tarifaire actuelle sur ORLYVAL. De plus les engagements ainsi formulés "ADP souhaite" doivent devenir des objectifs contractualisés et programmés, comme l'utilisation de "bus propres" pour les navettes, les souhaits d'une société anonyme ayant moins de valeur à nos yeux qu'un engagement.

Par ailleurs, le PPA aurait dû rappeler les insuffisances du projet CDG-Express qui n'apportera aucune solution de transport aux 80 000 salariés de la plate-forme de Roissy et la nécessité d'améliorer en fréquence et en confort la desserte de l'aéroport par la ligne B du RER.