



ÉDITORIAL

1ères assises, 2èmes assises beaucoup de bruit.....

mais toujours rien
pour l'environnement !



Si le plafonnement d'Orly n'est heureusement pas remis en cause, l'objectif des 200.000 mouvements inscrits au SDRIF est, lui, toujours largement dépassé. Pour quelle raison, malgré nos demandes, n'avons-nous toujours pas obtenu de transparence de la part de la COHOR ? Il existe toujours une ambiguïté sur les 250 000 créneaux ainsi que sur l'attribution de ces créneaux en fonction **des critères environnementaux**.

Quant à l'arrivée d'un trafic **intensif** de gros porteurs, facilitée par les travaux effectués récemment sur la piste 4 d'Orly, elle ne résoudra pas, à l'évidence, **les problèmes de pollution chimique** que subissent les populations survolées.

Que dire du remplacement d'un certain nombre de petits avions à hélices desservant des aéroports de province par des Boeing 757-200 de la compagnie ELYSAIR ? Ces gros porteurs anciens, bruyants et polluants, ne sont plus fabriqués depuis 2005 !

Ce n'est pas ainsi que nous allons diminuer les concentrations excessives de NOX dans les communes entourant Orly !

C.G..

SOMMAIRE

Éditorial

**Selon AIRPARIF :
une pollution dangereuse pour
la santé aux abords immédiats
de l'aéroport d'Orly**

**Comment les Conseils
Généraux augmentent la
pollution ?**

Billet d'humeur

Ce que le Forum demande

Edité par le Forum Contre les Nuisances Aériennes
Association déclarée loi de 1901
Directeur de la publication :
Claude Carsac
Rédactrice en chef :
Catherine Giobellina
Siège de l'association :
Mairie d'Avrainville (91630)
tel : 01 64 90 27 60
gisele-tessier@wanadoo.fr

Selon AIRPARIF : une pollution dangereuse pour la santé aux abords immédiats de l'aéroport d'Orly

La pollution est un grave problème de santé publique !

La carte ci-contre détaille la situation autour d'Orly en 2003. Elle est tirée de la page 59 de l'Étude de la qualité de l'air sur l'ensemble du secteur limitrophe de la plate-forme aéroportuaire d'Orly, Bilan final des résultats - août 2004-. Étude réalisée par AIRPARIF.

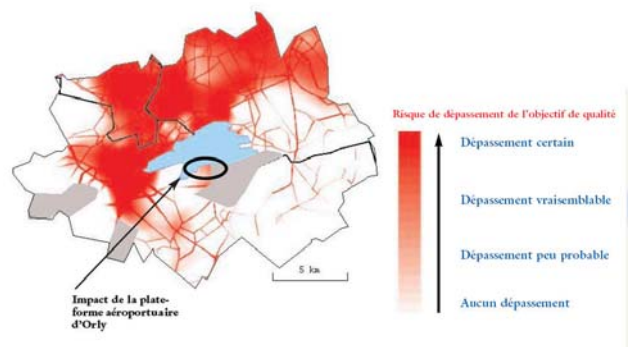
Les zones en rouge vif sont celles de "*dépassement certain*" de la limite de concentration de polluant que le corps médical recommande pour ne pas porter atteinte à la santé des populations (*objectif de qualité*)

On constate clairement sur la figure que ces zones en rouge vif recouvrent une vaste moitié nord-ouest des communes limitrophes de la plate-forme.

Certains mettent en avant les voitures, ce qui est "politiquement correct" d'autant plus que la plate-forme engendre elle même une forte circulation routière.

Mais personne ne contestera que **c'est l'addition des pollutions qui, dépassant un certain niveau, est dangereuse pour la santé.**

Comme les moteurs diesel de nos camions et de nos voitures, les avions produisent divers polluants qui proviennent de la

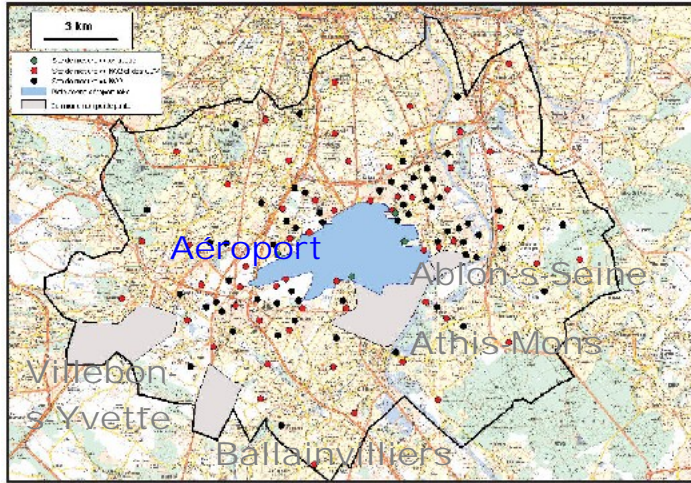


combustion des carburants, notamment des oxydes d'azote (NOx) et des particules fines appelées aussi « suies » analogues aux **particules diesel**¹. Ces suies se concentrent sous les couloirs aériens et beaucoup pensent qu'elles sont **cancérogènes**.

Ce que l'on supposait depuis longtemps vient d'être confirmé par un **rapport de l'Institut de Veille Sanitaire du 15 novembre 2006** qui a mené une étude sur 8 villes de France. Il a mis en évidence le lien entre la pollution atmosphérique et la hausse des admissions dans les hôpitaux : angine de poitrine, problèmes cardiovasculaires et infarctus sont la conséquence de cette pollution.

¹ PM2,5. Selon un calcul effectué par nos soins à partir des données de la DRIRE IdF, du STIF et d'ADP le trafic aérien à Orly émettrait une quantité de particules de taille inférieure à 2,5 microns (PM2,5) équivalente à celle d'un parc francilien de 100.000 voitures diesel.

Les milieux proches de l'aviation commerciale expliquent que les avions polluent moins. C'est vrai pour le dioxyde de carbone directement lié à la consommation².



Mais concernant les NO_x et les suies cela reste à prouver pour les futures générations de réacteurs. Ce n'est certainement **pas vrai** si, à l'avenir, la flotte se modernise à Orly aussi lentement que l'on a pu l'observer ces dernières années !

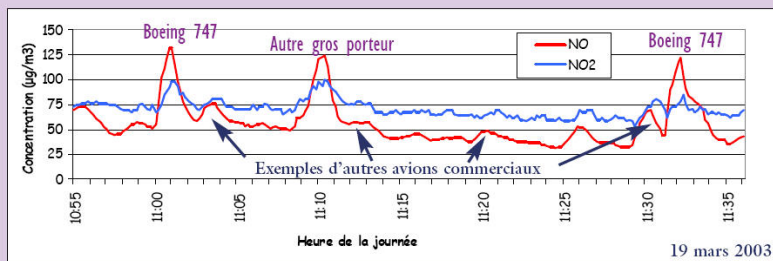
Beaucoup de communes proches d'Orly bénéficient indirectement des retombées économiques de l'activité aéroportuaire mais ne subissent pas directement les nuisances sonores du trafic aérien. Comme on le constate sur la carte ci-jointe, qui indique le périmètre de l'étude AIRPARIF³. Les municipalités d'Athis-Mons, Ablon-sur-Seine, Ballainvilliers et Villebon-sur-Yvette ont apparemment refusé de participer à cette étude. **Négligence ou complicité ?**

Il est urgent de diminuer cette pollution, voitures et avions, car, en cas d'accident grave, comme celui du pic de pollution de l'été 2003, les « autorités » et les communes auront à en rendre compte devant les citoyens !

C.G.

Comment les Conseils Généraux favorisent l'augmentation de la pollution ?

Au lieu d'inverser la tendance en faveur d'une diminution de la pollution, à quoi avons-nous assisté depuis les 1^{ères} assises d'octobre 2005 ? Au lancement à grand bruit, avec l'aide des Conseils Généraux, d'une nouvelle liaison transatlantique (ELYSAIR) dont le plus clair effet est de remplacer des petits avions à hélices par des longs courriers gros porteurs⁴ beaucoup plus polluants.



▲ Évolution des niveaux instantanés d'oxydes d'azote (NO et NO₂) lors du décollage d'avions (relevés à 200 m au Sud d'une piste de décollage à Paray-Vieille-Poste, entre 10h55 et 11h35, le mercredi 19 mars 2003). (source AIRPARIF)

Beaucoup plus polluants en effet, comme le montre à l'évidence la figure ci-contre tirée de l'étude AIRPARIF de 2004, où l'on constate que le **niveau de concentration ambiante NO** (un des NO_x) peut être près de **3 fois supérieur lors du passage d'un "autre gros porteur"** à ce qu'il est lors du passage "d'autres avions commerciaux".

Il est grand temps de changer de politique !

C.C

Billet d'humeur :

J'habite tout près d'Orly mais loin des bouts de piste. Je n'entends pas les avions et je profite de tous les avantages de la proximité de ce grand aéroport !



Un habitant anonyme d'Athis Mons, ou bien de Paray-Vieille-Poste, de Morangis, ou bien encore de Thiais, Chevilly-Larue, Rungis ou de Fresnes.

Ce que le Forum demande :

Une véritable politique de transparence et de concertation concernant les trajectoires et les survols.

La mise en œuvre d'un **plan de réduction des nuisances pour tous** au moyen d'une refonte générale des procédures d'arrivée et de départ en région Ile de France (procédures de moindre bruit, arrivées au-dessus des départs notamment).

La **mise en œuvre immédiate** aux "heures nocturnes" **des descentes lisses ou continues** recommandées par l'ACNUSA.

Le plafonnement d'Orly **strictement à 200 000 mouvements**, transparence sur l'attribution des créneaux par la COHOR et attribution des créneaux disponibles sur critères environnementaux.

La **limitation** à Orly du nombre de **gros porteurs à la proportion actuelle**.

Un **couvre-feu de 8 heures consécutives étendu à toute l'Ile de France. Un plafonnement généralisé du trafic de tous les aéroports d'Ile de France et d'Europe.** C.C

² Les programmes de développement des réacteurs sont des programmes à très long terme (plusieurs décennies). Ils ont été orientés ces dernières années vers la réduction de consommation, ce qui entraîne une réduction des émissions de CO₂ (réchauffement climatique) mais pas une réduction équivalente des suies et des oxydes d'azote.

³ AIRPARIF Actualité N°23, septembre 2004, page 2. Parmi les 44 municipalités sollicitées, AIRPARIF a bénéficié du "soutien actif de quarante communes" seulement.

⁴ A nombre de créneaux égal, des ATR 42 et 72 assurant des liaisons avec les aéroports de province vont être remplacés par des Boeing 757-200 dont la fabrication est arrêtée et qui sont donc des "vieux avions".

