

Point de vue du décideur

Jean-Pierre Giblin

Conseil général des ponts et chaussées

Parmi tous les modes de transport, c'est l'avion qui, en tendance longue, connaît la plus forte croissance. Les nouveaux comportements de mobilité depuis un quart de siècle se caractérisent par une croissance rapide des déplacements à longue distance (>100 km) voire à très longue distance (> 500 km).

Parallèlement, l'exploitation du système aérien a conduit dans la même période à concentrer le trafic sur quelques plate-formes majeures (hubs). Même si celles-ci ont en général été conçues au départ à une certaine distance des zones urbanisées, l'habitat, sous la pression démographique, a progressivement grignoté les espaces proches, d'autant plus que les plates-formes aéroportuaires sont souvent de très grandes zones d'emploi.

Sous l'effet de l'ensemble de ces facteurs, on peut donc considérer que les habitants vivant à proximité des aéroports et les salariés qui y travaillent sont en nombre croissant exposés à des nuisances, bruit et pollution essentiellement. Mais dans le même temps,

les performances des avions ont progressé remarquablement pour réduire les émissions sonores et polluantes.

Il est donc légitime que des études épidémiologiques soient entreprises pour mettre en lumière les impacts éventuels sur la santé, comme cela a été le cas avec la circulation automobile urbaine.

Ce numéro d'Extrapol montre que peu de recherches ont été entreprises jusqu'alors sur ce sujet dans le monde. C'est donc un sujet à défricher, d'abord en termes de méthodes, l'expérience des controverses autour des études faites sur les pollutions urbaines devant inciter les chercheurs à développer des méthodes robustes, l'expertise collective voire contradictoire, le souci de rigueur et non le retentissement médiatique.

En même temps, nous savons bien qu'alors que les débats publics sur l'implantation de nouvelles plate-formes aéroportuaires s'intensifient, faire la lumière sur ces questions devient incontournable.