



Édito

Chères lectrices, chers lecteurs, c'est au mois de septembre que l'Advocnar enregistre le plus d'adhésions nouvelles. Et cela, grâce à l'effet « forums des associations » auxquels nous assistons dans de nombreuses villes. La représentativité et les moyens ainsi confiés à l'Advocnar permettent de mener des actions chaque année plus ambitieuses. Publication du livre « Les Poisons du Ciel », manifestations et relations avec la presse, lancement de la première étude épidémiologique en France sur les conséquences aéropor-tuaires... l'Advocnar défend vos intérêts avec force.

Le volet juridique que nous souhaitons appréhender maintenant nécessite des ressources supplémentaires. Aussi, nous comptons sur vous pour qu'un effet « sympathisants » s'ajoute à l'effet « forums des associations ». En offrant une adhésion à un membre de votre famille, en parrainant un voisin ou un collègue, en distribuant des Advocnar Infos autour de vous... vous pouvez dupliquer nos forces à se faire respecter ! L'idée est simple, mais elle dépend de vous, uniquement.

Je vous souhaite une bonne lecture de l'Advocnar Infos.

SIMONE NÉROME
Présidente de l'ADVOCNAR,
Médecin hospitalier



Dossier SPÉCIAL PLAN DE GÊNE SONORE

INSONORISATION : L'ÉTAT VOUS TROMPE !



Goussainville
Vieux Pays, village partiellement racheté par Aéroports de Paris, puis muré, dans le cadre d'une politique de "dédensification" des populations.

L'extension du Plan de Gêne Sonore (PGS) de l'aéroport de Roissy, décidée cet été, est une catastrophe supplémentaire qui s'abat sur les victimes des nuisances aériennes. Sous des dehors de dispositif de progrès, ce plan, qui cartographie une partie des nuisances et donne théoriquement droit à des aides à l'insonorisation, apparaît comme un véritable marché de dupes.

Il constitue, par ailleurs, un échec retentissant de la maîtrise des nuisances aéropor-tuaires en Ile-de-France.

Faire accepter l'inacceptable

C'est en faisant miroiter un traitement placebo que les pouvoirs publics comptent endormir la population... Mais à y regarder de près, le « PGS étendu » marque l'extension durable des nuisances avec leur validation administrative. Scandaleusement, le nouveau PGS ne recule pas sur

les zones les plus urbanisées où l'impact sanitaire est le plus fort, bien au contraire, il gagne du terrain par rapport au précédent. Entre 1999 et 2004, le nombre de communes intéressées passe de 40 à 60, la superficie du PGS de 14 233 à 22 661 hectares (+ 57 %), et le nombre de logements de 15 915 à 63 257 (+ 300 %). Plus de 174 000 personnes supplémentaires seront atteintes, cet été, par le cancer de Roissy-CDG, dont 90 % dans le Val-d'Oise. Gravissime, les calculs et les indices de gêne utilisés pour l'élaboration du PGS cau-

Suite page 2 ►►►

SOMMAIRE

Dossier

P.1-3

Santé

P.4-5

Défendez-vous ! P.6

PLAN DE GÊNE SONORE :

- L'État vous trompe !
- La décote immobilière.
- Les communes concernées.
- L'orientation des pistes : obsolète.

INSOMNIA :

NOUS NE RÊVIONS PAS...

L'impact des survols nocturnes en matière de santé publique, enfin mesuré.

3 BONNES RAISONS

D'ADHÉRER :

L'ADVOCNAR vous appelle à la mobilisation pour la rentrée.



►►► Suite de la page 1

tionnent le maintien des vols de nuit, ce qui est contraire aux recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé, et au respect des Droits de l'Homme*.

Nous bercer d'illusions

Quelle générosité ! Le coût des travaux d'insonorisation à effectuer dans le périmètre du nouveau PGS est estimé à 550 millions d'euros. Mais les budgets n'existent pas. Les recettes du dispositif d'aide à l'insonorisation s'élèvent à 26 millions d'euros pour 2004, elles sont estimées à 40 millions pour 2005... il faudra une douzaine d'années pour traiter l'ensemble des dossiers répondant aux critères d'éligibilité actuels. Dans dix ans, le trafic aérien aura déjà doublé ! Pourquoi gaspiller tout cet argent avec une fausse bonne idée ? L'insonorisation des logements ne règle que très partiellement le problème des nuisances sonores et elle impose aux populations de s'enfermer dans leur habitation sans ouvrir les fenêtres : impossible durant les mois d'été et particulièrement dangereux, à l'année, du fait du manque d'aération de l'habitat. Par ailleurs, le problème de la pollution chimique, avec son cortège de pathologies allergiques et broncho-pulmonaires, reste entier. Il en est de même en ce qui concerne les risques d'accidents qui augmentent parallèlement à la densité du trafic aérien.

Duper les franciliens

Qui a informé les franciliens que la seule publication du PGS va entraîner une dépréciation des biens immobiliers ? Toutes les études menées autour d'aéroports stipulent une décote immobilière pour cause de

bruit des avions se situant entre 0,5 et 0,6 % par décibel supplémentaire. Décote pouvant représenter de 20 à 30 % de la valeur d'un bien, s'il est situé dans un rayon d'une vingtaine de kilomètres autour de l'aéroport. Par ailleurs, les actes notariés porteront mention des nuisances aériennes lors des transactions, impliquant une décote immédiate pour le vendeur, et l'impossibilité pour l'acquéreur de se défendre ultérieurement sur le terrain juridique. Les familles ayant pu accéder à la propriété comprendront vite que l'aide à l'insonorisation est un véritable marché de dupes : promesse d'une hypothétique aide de 10 000 euros dans 10 à 15 ans, en contrepartie d'une décote immédiate d'un montant bien supérieur ! Le « PGS étendu »,

marque l'abandon des solutions de moindres nuisances et révèle l'extension de l'impact financier des nuisances de Roissy-CDG sur les zones les plus urbanisées. Zones où l'effet produit par les dépréciations immobilières est le plus fort. Avec 49 % des logements du PGS occupés par des propriétaires**, les pouvoirs publics maximisent le coût pour les populations qui s'appauvrissent significativement.

Ne vous laissez pas appauvrir !

L'Advocnar en appelle aux élus et à la population pour contraindre les pouvoirs publics à bâtir un véritable plan de maîtrise des nuisances aériennes, qui ne se contente pas d'un simple volet réparateur, mais qui intègre de réelles mesures

de prévention. Certaines solutions techniques comme le relèvement de l'altitude d'interception du plan de descente finale, l'approche en pente continue, et l'amélioration des procédures anti-bruit au décollage tardent à être mises en œuvre. Par ailleurs, le changement d'orientation des pistes de Roissy-CDG, et l'instauration d'une plage de silence total, la nuit, de huit heures consécutives, devraient permettre d'améliorer les conditions de vie à moyen terme. Plus globalement, il faudra bien aboutir à la déconcentration du trafic aérien au-dessus de l'Ile-de-France... et par bonheur, Vatry existe ! ●

* [article 8 de la Convention européenne des droits de l'homme : Toute personne a droit au respect de sa vie privée et familiale, de son domicile et de sa correspondance] ** selon la Direction Départementale de l'Équipement du Val-d'Oise

Le phénomène de décote IMMOBILIÈRE

La décote des biens immobiliers exposés aux nuisances aériennes est particulièrement sensible sur les biens de milieu et haut de gamme.*

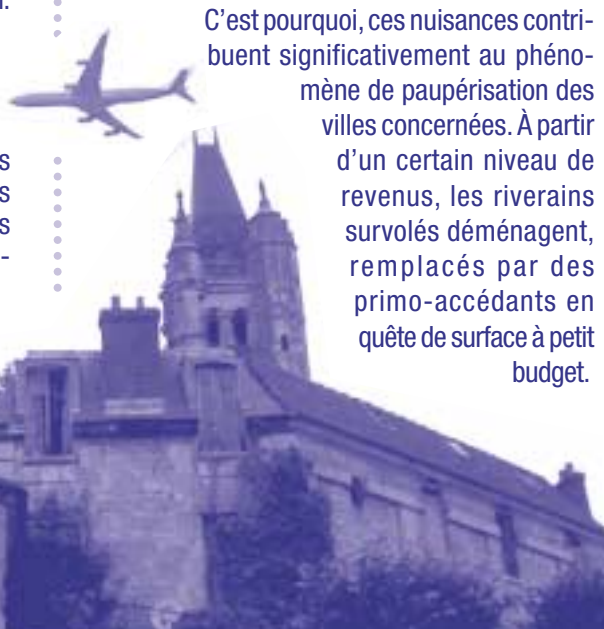
La décote des biens immobiliers exposés aux nuisances aériennes est particulièrement sensible sur les biens de milieu et haut de gamme*.

C'est pourquoi, ces nuisances contribuent significativement au phénomène de paupérisation des villes concernées. À partir d'un certain niveau de revenus, les riverains survolés déménagent, remplacés par des primo-accédants en quête de surface à petit budget.

L'injustice des nuisances aériennes est triple : les foyers aisés sont contraints de déménager (déplacement douloureux), les familles qui n'en ont pas les moyens subissent les nuisances (échec scolaire accru, pathologies nombreuses), elles sont enfermées, peu à peu, dans un ghetto social, perdant les bénéfices de la mixité.

Pour l'instant, la pénurie de logements en Ile-de-France atténue le phénomène de décote du marché immobilier exposé aux nuisances. Cependant, on peut s'attendre à une catastrophe immobilière majeure lorsque les programmes de construction de logements, pourtant bien nécessaires, seront revus à la hausse (promesse électorale de tous les candidats aux élections régionales de mars 2004 et promesse du ministre de la Cohésion sociale, en juin 2004, avec un projet de construction de 600 000 logements en 5 ans et une attention toute particulière portée à l'Ile-de-France).

*Le Particulier Immobilier, avril 2003.





Les communes du Val-d'Oise CONCERNÉES

- Andilly
 - Arnouville-lès-Gonesse
 - Belloy-en-France
 - Bonneuil-en-France
 - Bouqueval
 - Deuil-la-Barre
 - Domont
 - Ecoeu
 - Enghien-les-Bains
 - Epiais-lès-Louvres
 - Ezanville
 - Garges-lès-Gonesse
 - Gonesse
 - Goussainville
 - Groslay
 - Louvres
 - Mesnil-Aubry
 - Montmagny
 - Montmorency
 - Piscop
 - Plessis-Gassot
 - Roissy-en-France
 - Saint-Brice-sous-Forêt
 - Sarcelles
 - Soisy-sous-Montmorency
 - Thillay
 - Vaudherland
 - Villaines-sous-Bois
 - Villiers-le-Bel
- Et bien d'autres à venir...*

Quelle stupeur ! Jusqu'à 17 Km à l'Ouest de l'aéroport de Roissy, à vol d'oiseau, l'Etat vient de condamner les propriétaires de biens immobiliers à la dépréciation... et à la dépression lorsqu'ils passeront devant le notaire pour vendre. Dans les communes précitées, lors d'une transaction immobilière, il sera fait lecture de la note de renseignement d'urbanisme émanant de la mairie. Cette note stipulera l'exposition du bien aux nuisances aéroportuaires. Le PGS étant un dispositif révisable à tout moment, et au regard des perspectives de croissance du trafic aérien, les propriétaires des communes limitrophes feraient bien de s'inquiéter... Roissy-CDG, créateur de richesses ?

À ROISSY-CDG l'orientation est-ouest des pistes ne se justifie plus »*

Le rapport parlementaire sur l'avenir du transport aérien français* est sans ambiguïté : les pistes du doublet sud de Roissy – Charles-de-Gaulle sont à ce point nuisantes pour les populations [du Val-d'Oise et des Yvelines] qu'elles pourraient être neutralisées. En accusation, leur orientation est-ouest, décidée comme telle pour des raisons techniques inhérentes aux années 60-70, caduques aujourd'hui. « Les avions de ligne pouvant décoller avec un vent de travers de 35 ou 40



nœuds, et atterrir avec un vent de travers de 30 nœuds », l'idée du changement d'orientation des pistes, vite oubliée par les pouvoirs publics, pourrait être relancée. Une orientation nord-ouest/sud-est permettrait d'épargner les populations et de réduire le coût des nuisances, notamment grâce à une forte optimisation des contours du Plan de Gêne Sonore.

*Rapport N°1016 du 9 juillet 2003 sur l'Avenir du transport aérien français et la politique aéroportuaire. Proposition N°4, pages 7 et 8 de la 3^e partie du rapport.

CHIFFRES CLEFS !

Par vent d'est, c'est la partie la plus peuplée du Bassin parisien qui est survolée par des aéronefs à moins de 3 000 mètres d'altitude. Dans cette configuration, ce sont **2,4 millions d'habitants** et **864 communes** qui sont victimes des nuisances.

Par vent d'ouest, **2 millions d'habitants** et **650 communes** sont concernés. Globalement, la population francilienne, très dense, est **12 à 15 fois plus survolée** que celle du reste du Bassin parisien.

80 personnes ont assisté à la présentation des résultats d'Insomnia, le samedi 19 juin 2004, à l'auditorium de l'Hôpital Européen Georges Pompidou à Paris. La Direction générale de l'Aviation civile (DGAC), Aéroports de Paris (ADP), Federal Express, le ministère de l'Ecologie et du Développement durable, le Centre d'information et de documentation sur le bruit (CIDB), l'Autorité de contrôle des Nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA), l'Autorité de contrôle des Nuisances sonores aéroportuaires en Région wallonne (ACNAW), le Conseil général du Val-d'Oise, ainsi que de nombreux représentants du milieu associatif français et européen nous ont fait l'honneur de leur présence. Qu'ils en soient remerciés.



INSOMNIA : nous ne rêvions pas !

ROISSY-CDG EN CHIFFRES (2003)

- **1^{er} aéroport européen** (mouvements)
- **515 000** mouvements annuels
- **1 410** mouvements par 24 h
- **162 vols de nuit** entre 22h et 6h*
- **Axe des pistes Est-ouest** maximisant le nombre de personnes survolées
- **430 000 personnes** survolées à basse altitude à l'ouest (- de 1 000 m)
- **Nuisances sonores** fortes ressenties jusqu'à 50 Km de la plate-forme
- **68 % des survols** nocturnes dans le Val-d'Oise dépassent les valeurs OMS**

* + 39 % entre 1997 et 2001

** valeurs seuils de bruit préconisées par l'Organisation Mondiale de la Santé

Une étape importante vient d'être franchie dans l'objectivation des nuisances sonores aéroportuaires. Au-delà de la perception et de l'analyse « humaines » des nuisances, une démarche scientifique permet, aujourd'hui, de mesurer l'impact des survols d'aéronefs en matière de santé publique. C'est à l'Advocnar et au Csna que nous devons Insomnia, première étude épidémiologique du genre, en France, dont nous vous livrons les principaux résultats.

UNE DÉMARCHÉ SCIENTIFIQUE INDÉPENDANTE

Insomnia étudie les troubles du sommeil et les troubles anxio-dépressifs chez les personnes survolées. La réalisation de l'étude a été confiée à deux experts indépendants, Dr Stéphane Bouée, médecin épidémiologiste, et Dr Eric Lainey, spécialiste des troubles du sommeil à l'Hôpital Européen Georges Pompidou. De type « exposé / non exposé », Insomnia compare deux groupes de population, l'un résidant dans une zone concernée par les nuisances sonores de l'aéroport de Roissy (communes de Gonesse et Soisy-sous-Montmorency), l'autre résidant dans une zone non sur-

volée, dont les données socio-démographiques, culturelles et économiques sont comparables (Gagny et Noisy-le-sec).

Du 26 février au 18 mars 2004, 500 individus de plus de 18 ans dans chaque groupe de population ont été soumis à une trentaine de questions.

Les questionnaires médicaux internationaux « MOS-Sleep » pour les troubles du sommeil, « GHQ-28 » pour les troubles anxio-dépressifs et « de Duke » pour la qualité de vie, ont été utilisés dans cette étude. La période hivernale retenue a permis de ne pas tirer de conclusions à partir des pires conditions pour les riverains : l'été, fenêtres ouvertes, lors des grandes transhumances... On peut tou-

tefois admettre que la situation sanitaire décrite aurait été pire en incluant cette période.

LE SOMMEIL EST SIGNIFICATIVEMENT ALTÉRÉ

Pour mesurer la qualité du sommeil, cinq indicateurs ont été élaborés. Ils portent notamment sur la faculté d'endormissement, la durée du sommeil (réveils, perturbations) ainsi que la qualité perçue du repos et les phénomènes de somnolence dans la journée.

Au sein de la population exposée, l'étude montre que les cinq indicateurs sont dégradés, dont quatre, très significativement. Avec 162 vols par nuit à Roissy, dont 68 % dépassent les

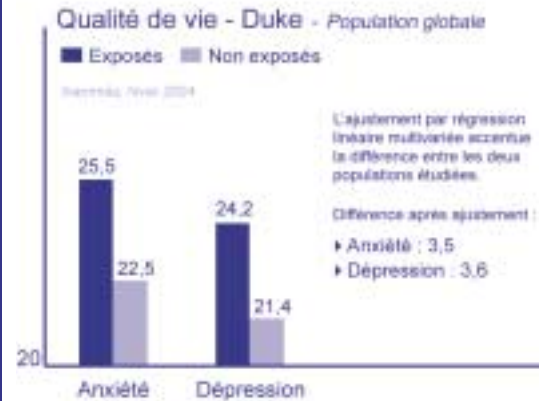
Suite page 5 >>>

INSOMNIA : NOUS NE RÊVIONS PAS !



Les personnes interrogées n'ont-elles pas été incitées à surévaluer leur perception des nuisances aériennes, du fait du sens des questions posées ? Non, aucune question ne faisait référence ni aux avions ni à l'environnement des interviewés. Leurs réponses n'ont donc pas été orientées.

L'étude épidémiologique **Insomnia** a coûté 42 000 euros. Son financement a été assuré par l'Advocnar, le Collectif Santé Nuisances Aériennes (Csna), le Conseil général du Val-d'Oise, la communauté d'agglomération de la Vallée de Montmorency (Cavam), et la communauté d'agglomération Val-et-Forêt.



►►► Suite de la page 4

valeurs seuils de l'Organisation Mondiale de la Santé, le problème de santé publique est confirmé : 20 % des personnes survolées déclarent souffrir de difficultés pour dormir contre 15 % chez les non survolés...

ATTENTION À LA SANTÉ !

La répercussion sanitaire des vols de nuit, qui s'ajoute aux effets de la pollution sonore diurne, a été clairement identifiée par l'étude **Insomnia**. Les trois indicateurs de santé (globale, physique, mentale) et les deux indicateurs de pathologie (anxiété, dépression), enregistrent une dégradation au sein des populations survolées. Ainsi, la vie sous les couloirs aériens expose à la fatigue, aux difficultés de concentration ainsi qu'à l'anxiété et la dépression. Et ce, de façon significative d'après

l'étude. Toutefois, les problèmes graves de santé mentale (dépression sévère) ne sont pas significativement conditionnés par les survols d'aéronefs.

LES HOMMES SONT PLUS SENSIBLES

Les résultats observés mettent en évidence que les effets des survols sont particulièrement marqués chez les hommes, les sujets âgés de plus de 60 ans et les personnes habitant dans leur commune depuis plus de 10 ans. Le phénomène d'habituation au bruit n'existe pas, même si, raisonnablement, les riverains cherchent quelquefois à se convaincre de l'inverse. Sur le plan physiologique et psychique, les outrages

du stress environnemental sont bien réels. Par ailleurs, une idée reçue est contredite par la publication des résultats de **Insomnia** : le double vitrage ne protège pas des effets des nuisances sonores.

Aucune différence entre les populations équipées de double vitrage et celles non équipées n'apparaît dans l'étude.

Un argument qui vient compléter ceux déjà avancés par l'Advocnar en faveur d'une réduction, à la source, des nuisances aériennes.

CONCLUSION

Cette première étude française confirme l'impact sanitaire des mouvements aériens nocturnes.

Conclusion importante puisque les troubles du sommeil sont à l'origine de moindres performances et d'accidents au travail, d'accidents de la route, de difficultés scolaires et de perturbations de croissance chez l'enfant... **Insomnia** révèle un problème de santé environnementale majeur, dont les pouvoirs publics n'ont pas encore pris conscience.

En atteste l'absence d'étude épidémiologique autour de Roissy, après trente années de développement du trafic aérien.

Le doublement du trafic prévu d'ici à 2010-2015, ainsi que les vols de nuit au-dessus de l'Île-de-France, pourraient bien être remis en question. ●



Comment avez-vous questionné les personnes retenues pour l'étude ?

Nous avons procédé à des entretiens téléphoniques d'une durée moyenne de 15 à 20 minutes. Le taux d'acceptation global à ces entretiens est de 50 %, ce qui est un bon score. Nous avons contacté plus de 2 000 personnes pour obtenir les 1 000 réponses sur lesquelles porte l'étude.

