



Édito

Roissy: Toujours plus !

La forte hausse du trafic aérien amorcée en 2004 s'est confirmée en 2005. Le trafic international de passagers a ainsi progressé de 7.7%. Quant au trafic de marchandises à Roissy, fin septembre 2005 il avait encore augmenté de 6.3% par rapport à l'année précédente.

Parallèlement les investissements se multiplient sur la plate-forme: mise en service fin 2005 d'une nouvelle tour de contrôle afin d'optimiser l'exploitation des deux pistes Nord, réaménagements des aérogares permettant d'accueillir les nouveaux gros porteurs type A380, projets de liaison ferrée directe avec la gare de l'Est, de reconstruction de l'aérogare 2E effondrée, d'implantation d'un immense centre commercial, de nouveaux hôtels...

Depuis des années, notre association tente par tous les moyens de faire prendre conscience aux décideurs de la catastrophe environnementale qui s'est installée. La densité du trafic est à l'origine d'un bruit de fond présent jour et nuit, et d'une importante concentration de polluants chimiques dans l'air. Elle rend difficile la gestion des mouvements, et amène beaucoup d'avions à se trouver à des altitudes anormalement basses très loin des pistes, ce qui accentue le sentiment d'insécurité, et le risque bien réel d'accident.

Force est de constater que les gouvernements successifs font le choix de privilégier les intérêts économiques du secteur aéronautique en repoussant toujours plus loin les limites de l'acceptable pour les populations survolées. Les pouvoirs publics, quelle que soit la majorité en place, se contentent de décaler avant chaque échéance électorale importante, le dossier du désormais fameux « 3^{ème} aéroparc » censé freiner le développement de Roissy. Celui-ci a été successivement positionné à Beauvilliers, puis à Chaulnes, puis finalement ... nulle part ! Pour la simple raison que les compagnies aériennes et les gestionnaires des plates-formes parisiennes préfèrent concentrer leurs investissements à Roissy, et que leurs intérêts passent avant la santé et la sécurité de centaines de milliers de Franciliens.

Pour nous faire accepter cette situation, on tente de nous faire croire que l'augmentation de l'activité de Roissy est un fait inéluctable, et qu'elle est indispensable au développement socio-économique de notre région. Mieux, les acteurs du transport aérien veulent nous persuader que l'activité

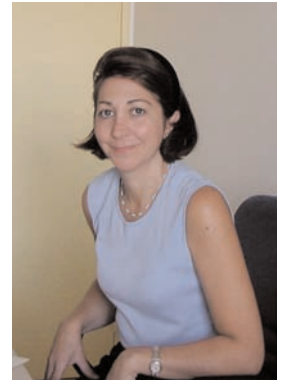
polluante qu'ils développent est plus profitable à la collectivité que l'activité ou la qualité de vie des milliers de personnes qui en subissent les nuisances de toutes sortes...

Tout cela est faux, et nous sommes de plus en plus nombreux à le dénoncer. Les compagnies aériennes et les exploitants d'aéroports doivent comprendre qu'ils ne pourront continuer indéfiniment à bafouer les grands principes environnementaux et les droits de l'Homme !

L'ADVOCNAR a accumulé ces dernières années les éléments de preuve des différents préjudices subis par les populations : impact sanitaire, risque d'accident, dévaluation des biens immobiliers... Ces données sont maintenant exploitées par les juristes auxquels nous avons confié une mission d'assistance et de représentation en justice. Dans les semaines qui viennent notre combat contre les nuisances aériennes sera porté devant les tribunaux.

Nous profitons de ce bulletin pour vous adresser tous nos voeux de bonheur et de santé. Que 2006 soit enfin une année d'avancées vers un environnement plus respectueux des personnes !

Simone Nérome
Présidente de l'ADVOCNAR



SOMMAIRE

- 1- Edito: Roissy : Toujours plus !
- 2-3 Dossier : les vrais chiffres de la pollution du transport aérien
- 4- Les solutions défendues par l'ADVOCNAR
- 5- Nouvel A380 : Les inquiétudes des riverains
- 6- Nouvel A380 : Questions à Joël Ravenel responsable des mesures de bruit à l'ADVOCNAR



Dossier : Les vrais chiffres de la pollution du transport aérien

« A lui seul, le trafic aérien de Roissy émet des tonnages d'oxydes d'azote et d'hydrocarbures comparables à ceux générés par le trafic routier du Boulevard Périphérique. Et l'ensemble des activités de la plate-forme de Roissy émet 30% d'oxydes d'azote de plus que le Boulevard Périphérique ».

C'est ainsi que AIRPARIF, organisme chargé de la surveillance de la qualité de l'air en Ile de France, nous présente la contribution du secteur aéroportuaire dans son dossier consacré à l'inventaire francilien des émissions polluantes (n°27 octobre 2005).

« Les activités aéroportuaires regroupent trois types de sources d'émission : des grandes sources ponctuelles internes à l'aéroport (centrales thermiques), des sources diffuses (tracteurs/pousseurs des avions, transporteurs de bagages, groupes électrogènes thermiques, activités de ravitaillement et de maintenance des avions), et enfin des sources liées aux mouvements d'avions. Cette dernière source est prépondérante... ».

Toujours selon Airparif, les émissions d'un avion moyen lors d'un cycle standard, appelé cycle LTO (approche, roulage, décollage et montée jusqu'à 1000 mètres) sont comparables :

- pour les oxydes d'azote : aux émissions de 142 voitures parcourant 100 km
- pour les composés organiques volatiles : aux émissions de 49 véhicules particuliers parcourant 100 km.

Ainsi, avec 1450 mouvements chaque jour, les émissions d'oxydes d'azote de Roissy représenteraient plus de 400 000 voitures parcourant 25 kilomètres au-dessus de nos têtes.

Et encore, cette projection est largement inférieure à la réalité dans la mesure où elle comptabilise les polluants jusqu'à une altitude de 1000 mètres seulement. Or nous savons tous que

les avions au décollage survolent encore longtemps l'Ile-de-France au-dessus de cette altitude. Ils contribuent ainsi directement à la dégradation de la qualité de l'air à l'échelle locale et régionale.

Forte corrélation entre pollution atmosphérique urbaine et mortalité cardiorespiratoire :

Le programme national « Air et Santé » a été mis en place dans le contexte de la « loi sur l'air et

l'utilisation rationnelle de l'énergie ». Les premiers résultats de ce programme, présentés par l'Institut National de Veille Sanitaire, ont

La pollution atmosphérique serait responsable d'1 décès sur 20. Selon l'OMS « 3 millions de personnes meurent chaque année sous l'effet de la pollution atmosphérique ».

mis en évidence l'existence de relations entre les variations journalières de la pollution atmosphérique et la mortalité totale, cardiovasculaire et respiratoire. Les risques apparaissent d'autant plus élevés qu'ils tiennent compte d'une exposition longue.

Selon l'AFSSET* (Agence Française de Sécurité Sanitaire de l'Environnement), l'émission de particules fines dans la pollution atmosphérique urbaine pourrait être responsable d'environ 9500 décès en 2002.

Toutes les études médicales et scientifiques le prouvent, c'est le niveau quotidien de pollution qui doit baisser si l'on veut un impact maximal sur la santé publique.

Le trafic de l'aéroport de Roissy doit être plafonné de toute urgence !

*Impact sanitaire de la pollution atmosphérique urbaine, Rapport AFSSET décembre 2004.

Les principaux polluants :

Le dioxyde d'azote

Le dioxyde d'azote est un gaz irritant généré par tous les processus de combustion. Il demeure le principal traceur des activités de transport. **Le NO₂ est surtout émis pendant le décollage et la montée des avions.** Il provoque une hyper-réactivité bronchique chez les asthmatiques, et augmente la sensibilité des bronches aux infections, surtout chez l'enfant.

Les COV regroupent différentes substances dont les principales sont les hydrocarbures. Ils sont émis lors de la combustion des carburants fossiles et de l'utilisation de certains produits domestiques (peinture, vernis, colles...).

Les COV sont produits à l'atterrissage et pendant le temps de roulage des avions.

Leurs effets sont variables selon leur nature, ils peuvent être mutagènes et cancérigènes (benzène, hydrocarbures aromatiques polycycliques...).

Les composés organiques volatils

Les particules fines

Il en existe de deux types : les PM₁₀ de diamètre inférieur à 10 micromètres et les PM_{2,5} dont le diamètre est de moins de 2,5 micromètres. Elles se composent de substances organiques et minérales provenant du sol et de métaux. Elles servent de vecteurs à différentes substances toxiques comme les hydrocarbures et les métaux lourds. Ces particules sont générées par la combustion des carburants fossiles. Elles pénètrent d'autant plus profondément dans l'arbre bronchique qu'elles sont de petite taille.

Elles peuvent altérer la fonction respiratoire, et avoir des effets mutagènes et cancérigènes à long terme.

Le dioxyde de soufre est un gaz incolore d'odeur âcre et piquante. Il provient principalement de procédés industriels et de la combustion de carburants fossiles contenant du soufre. Le dioxyde de soufre est un irritant des muqueuses des voies respiratoires supérieures.

Le dioxyde de soufre

L'ozone

On le trouve à l'état naturel à plusieurs niveaux de l'atmosphère. À très haute altitude, dans la stratosphère, il nous protège des rayons nocifs du soleil en absorbant une partie du rayonnement ultraviolet. Près du sol, dans la troposphère, il peut être nuisible pour la santé et l'environnement lorsque les concentrations sont élevées. En général, les concentrations élevées d'ozone surviennent l'été, par temps chaud et ensoleillé. L'ozone résulte de la transformation photochimique de polluants précurseurs : les oxydes d'azote, les composés organiques volatils et le monoxyde de carbone.

L'ozone provoque des irritations oculaires, de la toux et une altération de la fonction pulmonaire.

Ils proviennent de la combustion du charbon, du pétrole, des ordures ménagères, et de certains procédés industriels. Ils s'accumulent dans l'organisme et peuvent entraîner des effets toxiques.

Les métaux lourds

Les différents niveaux de pollution :

- au niveau planétaire ou global :

Il s'agit de la dégradation de la couche d'ozone stratosphérique, et de l'accroissement de l'effet de serre dû à certains gaz comme le dioxyde de carbone, le méthane et le protoxyde d'azote, et responsable du réchauffement climatique.

- au niveau régional :

Sur des distances de quelques kilomètres à un millier de kilomètres, il s'agit de la pollution photochimique, et de la pollution acide qui entraîne le dépérissement des forêts et la dégradation des sols.

- au niveau local :

Sur des distances de quelques kilomètres, il s'agit de la pollution urbaine. C'est elle qui peut avoir un impact sur notre santé. Celui-ci dépend de la durée d'exposition, de l'état général et de l'âge des personnes exposées. La pollution locale peut avoir différents effets, ils sont liés à une action toxique sur les cellules, et à une inflammation des muqueuses. De plus, elle augmente la sensibilité des voies respiratoires aux infections, et la sensibilité aux allergènes. Ces effets peuvent se manifester à court terme et à long terme, ils sont alors le résultat du cumul des niveaux de pollution rencontrés au jour le jour.

Les solutions défendues par l'Advocnar :

1. L'arrêt des vols de nuit;
2. La limitation du nombre de mouvements à Roissy;
3. Le transfert du fret sur l'aéroport spécialisé de Vatry;
4. L'amélioration des procédures d'approche;
5. Le développement d'un troisième aéroport à plus de 100 km de Paris;
6. La création d'une véritable commission de concertation entre associations, élus et acteurs du transport aérien.



Nouvel A380 :



les inquiétudes des riverains

C'était il y a quelques mois à Toulouse le lancement du nouvel Airbus A380. Décrit comme un « paquebot des airs », ce monstre volant détient tous les records en terme de mensurations :

80 mètres d'envergure, 73 mètres de long et 560 tonnes.

Il pourra ainsi transporter jusqu'à 850 passagers ou 150 tonnes de fret sur 15 000 kilomètres sans escale !

On nous assure que l'A380 offrira des performances environnementales supérieures à celles des anciens gros porteurs, mais de nombreuses questions restent sans réponse, en particulier en ce qui concerne les émissions chimiques locales : oxydes d'azote, suies... ou les empreintes de bruit au sol lors du décollage et de l'atterrissage.

Les centaines de milliers de personnes habitant sous les trajectoires des avions sont affolées à l'idée qu'elles pourraient être survolées à basse altitude par de telles masses, et il est à craindre que le sentiment d'insécurité permanent qui règne autour de Roissy ne soit encore renforcé.

Le pays a montré qu'il pouvait gagner un défi industriel. Il doit maintenant relever le défi du respect de la santé et de la sécurité des populations survolées, et s'engager rapidement dans la mise en service d'une plate-forme implantée en territoire non urbanisé, qui pourra accueillir les nouveaux très gros porteurs.

Nouvel A380 :

Questions à Joël Ravenel responsable des mesures de bruit à l'ADVOCNAR

ADV infos : « On nous assure que l'A380 ne sera pas plus bruyant que l'A340-300. Qu'en pensez-vous ? »

J. Ravenel : « Il est très difficile aujourd'hui de prédire quel sera l'impact de bruit au sol de ce gros porteur. Il faut savoir que chargé à bloc, cet avion aura une pente de décollage assez faible, il nous survolera donc longtemps à basse altitude. Par ailleurs, le bruit aérodynamique est très important à l'atterrissage, et quand on connaît les dimensions de l'A380 et son poids, il y a de quoi être inquiet ! »

ADV infos : «Quels sont les résultats des premières mesures de bruit au sol de cet appareil ? »

J. Ravenel : « Nous nous sommes déplacés avec notre station de mesure à Toulouse dès les premiers essais, puis au Bourget lors des démonstrations du Salon. Nous avons effectué des enregistrements au décollage et à l'atterrissage. Les relevés d'intensité sonore sont clairs : cet avion est le plus bruyant que nous avons enregistré à ce jour avec notre sonomètre : jusqu'à 95 décibels à 1,5 kilomètre du seuil des pistes, dans une zone habitée, près de la mairie de Saint-Martin-du-Touch ! Et il faut savoir que pour ces premiers essais, l'avion n'était pas chargé de 850 passagers, et n'avait pas fait le plein de kérosène ! Nos mesures ont certainement sous-estimé les émissions sonores que les populations subiront. »



Pierre Feuillastre et Joël Ravenel

Bulletin d'adhésion 2006 à retourner à :

Je soutiens l'action :

- Nouvelle adhésion
- Renouvellement
- 20€ 30€
- 40€ €

A l'ordre de l'Advocnar (Fiscalement déductible à 60%)**

Date et signature

ADVOCNAR – BP 90054 – 95211 Saint-Gratien Cedex

Mme Mlle M. Nom, Prénom :
Adresse :
Code Postal : Ville :
Tél : Portable :

E-mail :
Vous pouvez aider l'ADVOCNAR dans son fonctionnement.
Compétences recherchées :
Aéronautique Juridique Comptable Pub/Presse Secrétariat
Participer à : des marchés et forums des distributions de tracts
des manifestations
Aider dans votre commune

** dans la limite de 6% de votre revenu imposable. Vous disposez d'un droit d'accès, de rectification et de suppression des infos vous concernant (loi du 6 janvier 1978). Ne pas jeter sur la voie publique. Réf : BUL02/06. Imprimerie BARDOT.