



Nuisances aériennes et santé publique.

L'aéroport de Roissy-Le Bourget qui n'en finit pas de s'étendre ne représente plus seulement aujourd'hui une simple nuisance, mais bien **une menace grave pour la santé** de ses 400.000 riverains pris en otage depuis des années.

Le bruit lié au trafic aérien constitue certainement la nuisance la mieux évaluée, et ses effets sont depuis longtemps démontrés. Des études épidémiologiques menées à proximité de plates-formes aéroportuaires ont mis en évidence le lien entre une exposition prolongée au bruit et la survenue de pathologies cardio-vasculaires (cardiopathies ischémiques, hypertension artérielle), ou de symptômes psychiatriques (agressivité, suicides).

Les conséquences des vols de nuit sur le sommeil sont également bien connues : difficultés d'endormissement, réveils précoces, diminution de la durée de sommeil réparateur.

En milieu scolaire, il a été prouvé par différentes enquêtes (dont une menée à proximité de l'aéroport d'Orly) que les enfants qui étudient dans une zone exposée au bruit ont des acquisitions en lecture moins bonnes que ceux dont l'école est située dans un quartier silencieux. Ces enfants se montrent plus instables et plus agités que les autres.

La pollution de l'air par les avions est moins facilement perceptible que la pollution sonore, mais tout aussi dangereuse. Au niveau planétaire, la navigation aérienne contribue largement aux phénomènes d'effet de serre, et de destruction de la couche d'ozone. Mais les effets les plus préoccupants nous concernant directement dans le Val d'Oise, sont liés à la pollution locale et régionale. Le monoxyde de carbone (CO), l'oxyde d'azote (NOx), les hydrocarbures imbrûlés (HC) et les particules en suspension (suies) représentent les principaux polluants, leurs effets sur la santé sont prouvés : asthme, bronchite chronique, augmentation de la sensibilité aux affections bactériennes et virales, effet cancérigène.

D'autre part, des tonnes d'éthers de glycols sont utilisées comme produits de dégivrage sur l'aéroport, et participent à la pollution de l'eau et de l'air. Ces produits chimiques peuvent présenter des risques pour la fonction reproductive (malformations congénitales, baisse de la fertilité).

Il ne s'agit pas là d'accroître l'inquiétude des riverains, mais d'analyser la situation avec réalisme : il est clair que **le développement démesuré du trafic autour de l'aéroport de Roissy pose de véritables problèmes de santé publique qui ne peuvent plus être occultés.**

On voit bien avec les différents épisodes du sang contaminé, de l'amiante, de la dioxine, et récemment de la vache folle... que le concept de santé environnementale émerge aujourd'hui. **Comment expliquer que les nuisances aéroportuaires échappent à ce concept ? Comment accepter que le droit à la santé soit bafoué pour les riverains de Roissy ? Au nom de quel rendement économique pourra-t-on justifier longtemps les nuisances intolérables qui nous sont imposées ?**

Le principe de précaution qui prône la prévention sans que soit établie la réalité des risques, l'absence de certitudes ne devant pas retarder l'adoption de mesures sécuritaires, est devenu une référence dans la gestion des risques environnementaux. Souhaitons que dans le domaine de la navigation aérienne, ce principe soit mis en application dans des délais brefs. **Des solutions existent : instauration d'un couvre-feu nocturne, retour à un niveau de trafic raisonnable par la mise en service rapide d'un 3^{ème} aéroport implanté en zone non urbanisée...**

S. Nérome

Actualités juridiques

Le combat contre les nuisances aériennes **se mène aussi devant les Tribunaux.**

C'est la raison pour laquelle **l'ADVOCNAR s'est constituée partie civile dès août 2000 dans le dossier de l'accident du Concorde**, instruit au TRIBUNAL DE GRANDE INSTANCE DE PONTOISE.

Notre Association entendait ainsi faire entendre la voix des riverains et faire sanctionner les atteintes à l'environnement causées par AIR FRANCE.

C'était sans compter sur la vision très restrictive des Juges, qui ne sont intéressés que par la recherche d'homicides involontaires, sans se soucier des atteintes aux intérêts des riverains.

Notre constitution de partie civile ayant été rejetée, nous tentons d'obtenir, de même que la ville de GONESSE qui est également intervenue dans la procédure, que les Juges s'intéressent aux atteintes à l'environnement et ne se limitent pas à rechercher la cause technique de l'accident, ce qui, pour l'instant, semble être leur seule préoccupation.

Au mois d'août 2000, le **CONSEIL GENERAL du VAL D'OISE** avait obtenu du **TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE VERSAILLES** la désignation d'un **Expert**, ayant pour mission de :

- se faire communiquer tous les documents, notamment les mesures de bruits effectuées par l'AEROPORT DE PARIS et par la DGAC.

- procéder, de manière inopinée, à huit mesures de bruits pendant un mois dans les communes de DEUIL LA BARRE, EPIAIS LES LOUVRES, GOUSSAINVILLE, GONESSE, MONTMORENCY, NEUVILLE SUR OISE, SAINT-BRICE SOUS FORET et SANNOIS.

L'expert a rendu son rapport que Monsieur SCELLIER, Président du Conseil Général, a promis de nous communiquer.

Nous vous en rendrons compte dans une de nos prochaines éditions.

Enfin, un jugement très important a été rendu le **23 février dernier par le TRIBUNAL de première instance de LIEGE**, dans une affaire opposant les riverains de l'aéroport de BIERSET à la société SAB (exploitante de cet aéroport), la région Wallonne et la compagnie TNT.

Le TRIBUNAL a retenu à l'encontre de la région Wallonne et de la société SAB une **violation de l'article 8 de la Convention Européenne des Droits de l'Homme** (qui rappelle le droit au respect du domicile et de la vie privée et familiale), au motif que les mesures adoptées pour protéger les riverains contre les nuisances liées à l'Exploitation de l'aéroport, notamment celles engendrées par les vols de nuit, ont été tardives et insuffisantes.

De même, le TRIBUNAL a considéré que les vols de nuit de la Compagnie TNT sont constitutifs de troubles anormaux du voisinage.

Si la demande d'interdiction de ces vols de nuit a été écartée au motif principalement qu'elle risquerait de détruire de nombreux emplois, le droit à réparation des riverains a été reconnu et des dommages-intérêts leur ont été accordés en fonction de la situation de leur logement par rapport à l'aéroport d'une part et de l'intensité des nuisances supportées d'autre part.

Ces dommages-intérêts ne sont censés indemniser que le préjudice passé.

Pour l'avenir, un collège d'Experts est désigné (un médecin spécialiste du sommeil, un ingénieur acousticien et un architecte) avec pour mission de déterminer le niveau sonore maximum tolérable sans atteinte à la santé et de définir les travaux d'isolation acoustiques nécessaires pour y parvenir.

Cette décision est très intéressante pour notre Association, notamment en ce qu'elle retient que les vols de nuit peuvent constituer une violation de l'article 8 de la Convention Européenne des Droits de l'Homme, comme l'avait déjà fait la Cour Européenne des Droits de l'Homme dans l'affaire des riverains de l'aéroport d'HEATHROW.

C'est certainement l'un des terrains sur lesquels nous pourrons nous battre devant les TRIBUNAUX, une fois connus les résultats de l'expertise indépendante sollicitée par le Conseil Général du VAL D'OISE.

J.C. Blanchin

Enquête de gêne sonore et campagne de mesure de bruit autour des aéroports de Roissy et d'Orly

A la fin de l'année 1998 et au début de 1999 s'est déroulée dans la région une **enquête de gêne et une campagne de mesure de bruit**.

Cette action avait pour but d'essayer de définir un indicateur permettant de mieux appréhender la gêne ressentie par le trafic aérien. En effet, les indices actuels sont en majeure partie basés sur la mesure du bruit, alors que la perception de la gêne englobe d'autres facteurs tels que le sentiment d'insécurité, la pollution, les fréquences de passages...

L'enquête a été réalisée auprès de **1483 personnes réparties dans 24 communes autour de Roissy et 14 autour d'Orly**.

Le bruit autour des aéroports provoque une gêne forte (très gênés) chez 18 % de la population interrogée et que la gêne est assez forte (assez gênés) chez 30 % des répondants.

De même, parmi les 16 % des répondants qui témoignent dormir assez mal, mal ou très mal, environ la moitié, soit 7,5 % du total des répondants, précise que c'est en raison du bruit des avions.

La réduction du bruit des avions est alors une priorité pour 28 % de riverains et le développement de l'aéroport génère des inquiétudes pour l'avenir.

On notera que la gêne due au bruit des avions ne constitue pas le seul effet imputé par les riverains à la présence d'un aéroport ; environ une personne enquêtée sur deux estime que les avions engendrent une pollution locale de l'air qui a des effets sur leur santé ou celle de leurs enfants, et notamment en matière de troubles de la sphère O.R.L.

Les analyses montrent que la gêne demeure une donnée subjective qui ne s'explique que très partiellement par les indices acoustiques et confirme donc la part relativement faible du niveau de bruit mesuré dans l'expression de la gêne due au bruit des avions,

La gêne dépend de facteurs individuels, psychologiques, socio-économiques, par définition non-acoustiques, et dès lors difficilement intégrables à un indice.

La gêne due au bruit, comme tout jugement humain lié à une perception ne peut alors se réduire et se comprendre au travers de la seule mesure de la stimulation (bruit).

Vous pouvez consulter le rapport détaillé de la synthèse de ce travail sur le site Internet de l'association.

C. Carpentier

Intervention faite par le Président lors du colloque AdP des 14 & 15 décembre 2000 à Roissy

L'association que je représente réunit les riverains de l'aéroport Roissy - Le Bourget et, contrairement à ce que certains disent, nous ne sommes pas une tribu d'Amish s'opposant à toute évolution économique.

Notre rôle doit être perçu comme un contrepoids aux ambitions souvent démesurées des acteurs du transport aérien, ambitions qui conduisent à un développement mené sans considérations environnementales sérieuses.

Pour concilier les aspirations de ces deux entités en présence, il n'est pas possible de prendre seulement en considération les données techniques du problème posé et d'appuyer son développement uniquement sur les indéniables progrès technologiques des avionneurs.

Il est indispensable de prendre en compte d'abord les données psychologiques et physiologiques des populations touchées par l'insertion ou le développement d'un aéroport.

En ce qui concerne les réactions des personnes physiques, elles n'obéissent pas à des règles arithmétiques. Il n'a pas été trouvé à ce jour de corrélation entre les données techniques mesurées des nuisances et l'état psychologique des riverains face à ces nuisances.

Les riverains réagissent par une attitude du tout ou rien. Lorsque le point de saturation est atteint, aucune amélioration technique ne peut inverser leur position, sauf à alléger considérablement la nuisance.

Aussi est-il utopique de vouloir baser un développement durable en zone urbanisée sur les seules avancées technologiques. Il faut d'abord maîtriser ce développement et en exclure tout ce qui n'est pas nécessaire à l'activité économique locale.

Quelques exemples.

Quelle est l'utilité économique de faire voyager, de nuit, au détriment du repos des populations, et par avion, les endives belges ou les fromages hollandais ?

Quelle est l'utilité économique de drainer au milieu de zones urbanisées les passagers en transit qui, comme à CdG, forment 60 % des voyageurs, alors qu'ils n'ont qu'une hâte : repartir ailleurs le plus vite possible ?

Quelle est l'utilité économique de maintenir 25 vols/jours Paris-Lyon, 53 vols/jours Paris-Londres, 13 vols/jours Paris-Bruxelles, villes situées à 1h30 de TGV ?

Sans souligner un emport moyen de ces vols ne dépassant pas celui d'un autobus urbain.

Les acteurs économiques ont souvent l'art de justifier à posteriori les décisions qu'ils prennent, même si elles sont mauvaises, à l'aide de statistiques manipulées ou d'études orientées.

Les populations riveraines demandent aux décideurs du transport aérien de ne pas tomber dans ce travers et faire preuve de loyauté dans leurs réflexions.

Des réflexions qui sont par ailleurs basées sur une erreur fondamentale, qui est celle de penser que seul le niveau de bruit en décibels constitue la nuisance, alors qu'il n'en représente qu'une des composantes, au même titre que la pollution, le stress, l'altération de la santé, ou les risques de danger.

C. Carpentier

Activités des membres du conseil d'administration de l'ADVOCNAR au cours de l'année 2000

Réunions publiques :

- Au cours de forum d'associations
3 septembre à Arnouville (stand sur la voie publique)
9 septembre à Saint Prix
9 septembre à Sannois
16 & 17 septembre à Ermont
16 septembre à Saint Gratien
19 septembre au Plessis Bouchard
24 septembre à la fête de la côte de Deuil la Barre
24 septembre à Taverny
1^{er} octobre à Enghien
- dans les communes
17 janvier à Enghien
31 janvier à Saint Prix
28 février à Soisy
23 mars à Sannois
20 avril à Arnouville
28 avril à Saint Leu
2 mars et 28 septembre à Ermont

Interventions de l'ADVOCNAR

au plan national :

- 21.01.2000 - Visite de l'aéroport de Vatry et contact avec ses dirigeants
- 02.03.2000 - Séance de travail au Conseil National du Bruit (CNB)
- 25.03.2000 - Réunion de travail à l'Union Française Contre les Nuisances des Aéronefs (UFCNA)
- 26.04.2000 - Séance de travail au CNB et réunion des maires à St Prix
- 03.05.2000 - Séance de travail au CNB
- 13.05.2000 - Forum " santé " à St Prix
- 15.05.2000 - Intervention à Radio Enghien
- 15.05.2000 - Colloque D. Voynet à l'Assemblée Nationale sur les aéroports
- 20.05.2000 - Manifestation à Roissy
- 25.05.2000 - Assemblée plénière du CNB à Aix les Bains
- 23.09.2000 - A.G.O. de l'UFCNA
- 23.10.2000 - Soutien à Strasbourg, au tribunal administratif, des riverains de l'aéroport de Metz contre DHL.
- 09.11.2000 - Séance de travail au CNB
- 22.11.2000 - Séance de travail à la Commission Nationale de Prévoyance des Nuisances (CNPV)
- 12 & 13.12.2000 - Colloque international du CNB
- 14 & 15.12.2000 - Colloque AdP sur le transport aérien
- 20.12.2000 - Réunion avec le député JP BLAZY à l'Assemblée Nationale
- 29.12.2000 - Séance de travail à la CNPN Au cours de l'année, 4 réunions de la Commission Consultative d'Aide aux Riverains et une réunion de la Commission Consultative de l'Environnement pour réclamer une réduction des vols de nuit en application des recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS).

au plan international :

- 12.01.2000 - Francfort. Réunion de travail de l'Union Européenne Contre les Nuisances des Aéronefs (UECNA). Préparation de la manifestation européenne des 19 & 20 mai.
- 13 & 14.10.2000 - A.G.O. de l'UECNA, à Francfort. L'ADVOCNAR prend la vice-présidence de cette fédération européenne.

✂-----
à diffuser autour de vous, et à retourner à l'ADVOCNAR:

A D V O C N A R / BP- 54 / 95210 SAINT-GRATIEN

NOM : (Mme,Mlle,Mr) _____ Prénom : _____

Adresse : _____

Code postal : _____ Ville : _____ Tél. : _____

verse un don de (minimum 120 F) : Francs

pour lequel je recevrai en fin d'année un reçu fiscal permettant 50% de réduction d'impôt,
par le chèque ci-inclus.