

## Concertation sur le projet de Terminal 4 et de développement de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle

DU 12 FÉVRIER AU 12 MAI 2019



### ADVOCNAR

Association de Défense Contre  
les Nuisances Aériennes

L'ADVOCNAR est la principale association de défense de la qualité de la vie et de la santé des populations survolées contre les nuisances aériennes des aéroports de Paris Charles de Gaulle et Le Bourget. Elle est agréée protection de l'Environnement au niveau régional.

Membre du **GARE** (Groupe-ment Associations Roissy Environnement-Associations de la CCE de ROISSY),

**Convergence Associative**  
contre les nuisances aériennes  
en Ile-de-France,

**UFCNA** (Union Française Contre  
les Nuisances des Aéronefs),

**UECNA** (Union Européenne  
Contre les Nuisances Aé-  
riennes).

### CONTACT

Adresse 45 rue d'Ermont  
BP 10002  
95390 SAINT-PRIX

Téléphone 01 39 899 199

Site Internet [www.advocnar.fr](http://www.advocnar.fr)

# PRIORITÉ SANTÉ

## POUR LES PRISES DE DÉCISION

### CONSTAT DE LA SITUATION

La réalisation du projet du Terminal 4 et sa montée en exploitation générera une augmentation allant jusqu'à +38 % du trafic aérien en termes de mouvements d'avions d'ici 2037, et provoquera une catastrophe sanitaire par l'augmentation du bruit (+13 % d'augmentation de l'IGMP) et de la pollution de l'air (+ 30 % d'oxydes d'azote, + 11 % de particules fines) qui pénalisera non seulement les riverains des aéroports, mais aussi une part importante de population de l'Ile-de-France.

De nombreuses études épidémiologiques ont montré l'impact sur la santé du bruit et de la pollution chimique.

Par ailleurs ces atteintes à la santé ont un coût qui a été chiffré et fait partie des externalités négatives à prendre en compte.

# POSITION ET ARGUMENTS

## CONSÉQUENCES SANITAIRES DE LA POLLUTION CHIMIQUE LIÉE AU TRANSPORT AÉRIEN

■ kérosène = gazole !

Les émissions des avions sont similaires à celles des moteurs diesel : dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>), oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>), monoxyde de carbone (CO), composés organiques volatiles (COV), dioxyde de soufre (SO<sub>2</sub>), particules fines (PM)

De nombreuses études en France et dans le reste de l'Europe ont démontré le lien entre ces émissions et la santé. Une [étude de l'Institut de Veille Sanitaire \(INVS 2008\)](#) établit un lien entre les niveaux des indicateurs de pollution atmosphérique (NO<sub>2</sub>, O<sub>3</sub> et PM<sub>10</sub>) dans l'air ambiant de 10 grandes agglomérations françaises dont l'agglomération parisienne et le risque relatif de décès pour différentes causes. Plusieurs études de l'INSERM démontrent formellement le lien entre particules fines, NO<sub>x</sub> et asthme, allergies et fragilisation de la santé chez les enfants. Lors du Grenelle de l'environnement, le professeur Ducimetière de l'INSERM a indiqué qu'il y a en Île-de-France, une hausse de 6 % par an des hospitalisations en urgence, pour crises d'asthme d'enfants de moins de 15 ans.

■ L'exposition à la pollution liée au trafic aérien et aux activités aéroportuaires provoque le développement de pathologies chroniques et menaçant notre santé :

broncho-pneumopathies chroniques obstructives, asthme, infection des voies respiratoires, pneumonie...). En ce qui concerne l'asthme, le risque d'apparition de cette maladie invalidante est majoré de 30 % par rapport aux enfants vivant en milieu sain. Ce risque est augmenté de 20 % pour les autres maladies.

Le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) demeure le principal traqueur des activités du transport aérien. Il provoque des affections spécifiques bronchiques et augmente la sensibilité des bronches aux infections, surtout chez l'enfant.

Les composants organiques volatils (COV) pénètrent profondément dans l'arbre bronchique, véhiculés par les particules fines (PM). Ils peuvent altérer la fonction respiratoire, et avoir des effets mutagènes et cancérigènes à long terme.

Le SO<sub>2</sub> est un irritant des muqueuses des voies respiratoires supérieures. L'ozone provoque irritations oculaires, toux et altération de la fonction pulmonaire.

## CONSÉQUENCES SANITAIRES DU BRUIT LIÉ AU TRANSPORT AÉRIEN

■ L'ADVOCNAR a fait la [synthèse de plus d'une centaine d'études, rapports et parutions sur le bruit et ses effets sanitaires](#), documents français et étrangers, études spécifiques bruit du transport aérien, qui démontrent la gravité des nuisances sonores dues au trafic aérien :

### **Perturbations du sommeil :**

difficulté d'endormissement, fragmentation du sommeil, temps de sommeil raccourci, sommeil de mauvaise qualité entraînant une fatigue chronique, une perte de vigilance, d'efficacité au travail, conflits, accidents, une automédication à l'heure du coucher :

- Augmentation du temps d'endormissement jusqu'à 20 mn si le bruit dépasse 45 dBA dans la chambre (Öhrström et al, 1993)
- Augmentation de 70 % de l'automédication à l'heure du coucher si le bruit des avions augmente de 10 dBA entre 22h et 23h (Franssen et al, 2004)

**Troubles anxio-dépressifs :** stress, anxiété, dépression, augmentation de l'agressivité

- Admission en psychiatrie, prise de médicaments à visée neuropsychiatrique.

**Maladies cardio-vasculaires :** modification de la tension artérielle, augmentation du rythme cardiaque, augmentation des hormones de stress (adrénaline, noradrénaline, cortisol ...) entraînant diabète et obésité

- Augmentation de 14 % du risque d'hypertension pour une augmentation de 10 dBA du bruit des avions la nuit (Jarup et al, 2008)
- Augmentation de 25 % du risque de maladies cardiaques et AVC pour une augmentation de 10 dBA du bruit des avions la nuit (Floud et al, 2013)

**Mortalité augmentée :** augmentation de 18% des décès par maladie cardio-vasculaire, augmentation de 100 % des suicides, surmortalité des personnes fragiles (enfants de moins de 5 ans et personnes de plus de 65 ans)

**Baisse des performances intellectuelles, retard des apprentissages** ([Etude CSNA](#)).

■ L'étude DEBATS (Discussion sur les Effets du Bruit des Aéronefs Touchant la Santé) a pour objectif de mieux connaître et mieux quantifier les effets du bruit des avions sur la santé. Elle adopte une approche globale en caractérisant les états de santé

à la fois sur le plan physique et mental, mais aussi en termes de gêne ressentie. Elle a porté sur un panel de 1244 riverains des aéroports de Paris-Charles-de-Gaulle, Toulouse-Blagnac et Lyon-Saint-Exupéry.

Des résultats d'étape ont fait l'objet de publications depuis 2015. Ils consolident et précisent les conclusions des autres études. Les résultats complets sont attendus pour 2020.

■ Les nouvelles lignes directrices de l'OMS, parues le 10 octobre 2018, définissent des niveaux d'exposition au bruit des transports à ne pas dépasser pour limiter au maximum les effets nocifs sur la santé. L'OMS réévalue les risques encourus, en particulier pour les bruits liés au trafic aérien. A partir d'un niveau de bruit Lden 45 et Lnight 40, les risques pour la santé sont avérés.

■ L'étude de Bruitparif « [Impacts sanitaires du bruit des transports dans la zone dense de la Région Ile-de-France](#) », met en évidence le nombre de mois de vie en bonne santé perdus à cause de l'exposition au bruit des transports. Avec le bruit du transport aérien, autour d'Orly et Roissy-Charles de Gaulle, c'est jusqu'à 3 ans de vie en bonne santé perdues pour les habitants exposés, rien que pour le bruit du transport aérien. Environ 1,1 million de personnes sont concernées par l'impact du bruit aérien lié à Roissy-Charles de Gaulle.

## COÛT DE LA SANTÉ LIÉ AU BRUIT ET À LA POLLUTION

### Le coût moyen du bruit sur la santé :

1 000 €/an/habitant. (Etude [Le Coût social des pollutions sonores](#) - CNB/ADEME - Ernst & Young - mai 2016).

### Le coût de la pollution chimique :

1 500€/an/habitant. (Rapport [Pollution de l'air : le coût de l'inaction](#) - Leïla Aïchi/Jean-François Husson - Juillet 2015)

En zone de nuisances aérienne, les habitants sont plus exposés que la moyenne. Le coût de ces atteintes à la santé fait partie des externalités négatives du transport aérien à prendre en compte.

## L'INACTION DES POUVOIRS PUBLICS

Les [promesses du Grenelle de l'Environnement](#) ne sont pas tenues :

Que les professionnels du secteur fassent des promesses fallacieuses pour rassurer à propos des impacts sanitaires de leur activité est un fait coutumier. Que les pouvoirs publics, garants de l'intérêt général, reprennent à leur compte ces promesses, cela manque franchement de discernement.

	2008	Rapport EASA 2016	
	Promesses Grenelle	De 1990 à 2014	De 2014 à 2035
<b>Bruit</b>	- 50% pour 2020	2,5 millions de personnes sur 45 aéroports	2,9 millions de personnes (+15%)
<b>CO2</b>	- 50% pour 2020	+80%	+45%
<b>NOx</b>	- 80% pour 2020	+100%	+43%

### Bruit :

■ le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de Roissy-Charles de Gaulle, plan d'action sur 5 ans adopté le 16 novembre 2016 pour « évaluer, prévenir et réduire » le bruit dans le périmètre du Lden55 autour de l'aéroport, conduit à une augmentation de la surface impactée par le dépassement de la valeur-limite Lden55, et à une diminution d'à peine 1,5% de la population impactée, et de façon inexplicable : ces personnes sont-elles censées déménager pendant la période 2016-2021 ?

### Pollution :

■ Dans le cadre du Plan de Protection de l'Atmosphère Ile-de-France (PPA-IDF) révisé et arrêté le 31 janvier 2018, le secteur du transport aérien est le seul à réduire ses émissions polluantes d'environ ... 0 % ! Responsable de 7 % des émissions de NO<sub>x</sub> en Ile-de-France, ce secteur bénéficie d'une indulgence coupable. On peut en effet lire dans le résumé non technique présentant le PPA-IDF :

« 7 % de l'ensemble des émissions régionales d'oxydes d'azotes (NO<sub>x</sub>) est émis par le secteur aérien. Ce ne sont pas les émissions en cours de vol de croisière qui sont considérées ici, mais celles produites par les aéronefs lorsqu'ils sont en mouvement au sol ainsi que lors de l'atterrissage et du décollage (cycle LTO). Ce secteur aérien fait figure d'exception car c'est le seul secteur qui voit ses émissions augmenter au fil des années, en raison de l'accroissement du trafic aérien sur les plates-formes aéroportuaires franciliennes : Paris et l'Ile-de-France restent la première destination touristique mondiale. »

■ En application de l'article 45 de la loi n°2015-992 et du [décret n°2016-565](#), l'ADEME a établi un [bilan national des programmes d'action de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques](#) communiqués par les onze grands aéroports français, dont Roissy-Charles de Gaulle.

Ce bilan fait apparaître que les objectifs de réduction des [intensités d'émission](#)<sup>1</sup> en gaz à effet de serre et en polluants atmosphériques, fixés par le décret à 10% pour l'année 2020 et 20% pour l'année 2025,

par rapport à l'année de référence 2010, sont respectés.

On note qu'en volume, les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques restent, en 2025, à un niveau proche de celui de 2010, à l'exception des émissions de COV qui sont en baisse. **Une évolution à la hausse apparaît à partir de 2020, pour les émissions de GES, de NOx et de TSP.**

L'ADEME propose plusieurs pistes de travail, qu'elle souhaite étudier en collaboration avec les aéroports:

- Privilégier le suivi des émissions absolues plutôt que des intensités d'émission au travers d'indicateurs clés, par aéroport, afin de suivre les progrès ;
- Fixer et respecter, par aéroport ou groupe régional d'aéroports, des objectifs de réduction absolue des émissions de gaz à effet de serre et de polluants, sur un périmètre intégrant l'ensemble des vols et des phases de vol, ainsi que les trajets routiers depuis et vers l'aéroport ;
- Ouvrir un débat sur la maîtrise du développement du trafic aérien, avec l'ensemble des acteurs concernés.

Avec ce projet de terminal, le groupe AdP nous offre l'opportunité d'ouvrir ce débat proposé par l'ADEME.

---

<sup>1</sup> Intensités d'émission = émissions par passager. Il suffit d'augmenter le nombre de passagers par avion pour faire baisser cet indicateur, sans que les émissions absolues aient baissé.

## CONCLUSION

La protection de la santé des populations survolées, grande oubliée des débats lors des Assises Nationales du Transport Aérien en 2018, grande absente du dossier de concertation sur le projet du Terminal 4 (l'Autorité Environnementale dénonce dans son avis du 16 janvier 2019, page 13, l'absence de thématique « la population et la santé humaine ») ne doit pas être une variable d'ajustement mais une priorité.

Les impacts du trafic aérien sur la santé sont largement démontrés, l'inaction de l'Etat complice doit impérativement cesser.

L'Etat ne peut pas laisser l'activité de l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle se développer au détriment des habitants de son territoire et de leur santé et doit jouer son rôle de régulateur et d'arbitre.

**INFORMEZ-VOUS, EXPRIMEZ-VOUS**

et **INSCRIVEZ-VOUS** sur

---

**terminal4-cdg.groupeadp.fr**

Contact: [terminal4-cdg@adp.fr](mailto:terminal4-cdg@adp.fr)