

## 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 Aériennes).

### CONTACT

Adresse 45 rue d'Erment  
BP 10002

95390 SAINT-PRIX

Téléphone 01 39 899 199

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

# SYNTHÈSE ET AVIS DE L'ADVOCNAR

## CONSTAT DE LA SITUATION

Avec le Terminal 4 à Roissy-Charles de Gaulle, l'accueil de 40 millions de passagers supplémentaires à terme viendra augmenter considérablement les nuisances environnementales subies par les populations survolées, impactant encore plus leur santé et leur qualité de vie:

### Vols supplémentaires : +38 %

En moyenne Roissy-Charles de Gaulle accueille actuellement 1 300 vols par jour (483 000 vols/an). En 2037, ce seront jusqu'à 500 avions en plus par jour, soit 1 800 vols (660 000 vols/an).

### Augmentation de l'indicateur de bruit : +13 %

L'indice de bruit IGMP (Indice Global Moyen Pondéré) passera de 66,7 en 2017 à 75 en 2037 (dossier de concertation page 104).

Si le trafic est au rendez-vous, le PEB (Plan d'Exposition au Bruit) atteindrait son seuil de révision (600 000 mouvements d'avions) à partir de 2030 (dossier page 14).

Incompatible avec le PPBE de Roissy (Plan de Prévention du Bruit dans l'environnement) qui vise à prévenir et réduire le bruit dans l'environnement autour de l'aéroport.

**Augmentation de la pollution chimique : +30 % d'oxydes d'azote, +11 % de particules fines** dans le cycle LTO (Atterissage, roulage, décollage) (dossier page 109)

Incompatible avec la réduction de la pollution chimique dans le cadre du PPA-IDF (Plan de Protection de l'Atmosphère Ile-de-France).

**Augmentation des émissions de gaz à effet de serre: +12 %** dans le cycle LTO (dossier page 110).

Incompatible avec les engagements de la France lors de la COP21 de réduire d'un facteur 4 ses émissions de GES.

## POSITION ET ARGUMENTS

À ce jour nous sommes toujours dans l'attente de vraies mesures de diminution des nuisances aériennes au bénéfice des habitants survolés.

Au lieu de cela, le Groupe ADP met en place les conditions d'une croissance sans limites du trafic aérien dans la région la plus densément peuplée de France, qui accueille déjà près de 50 % du trafic national.

### ABSENCE DE STRATÉGIE DE L'ÉTAT EN MATIÈRE DE DESSERTE AÉROPORTUAIRE DU TERRITOIRE NATIONAL

L'Etat ne joue pas son rôle d'arbitre et laisse la croissance du trafic aérien s'opérer majoritairement là où l'impact sanitaire est le plus fort. Or il devrait être le garant de l'intérêt général, mais ne conçoit en aucune manière une stratégie nationale de développement du trafic aérien compatible avec les enjeux sanitaires et environnementaux de notre époque.

- Voir cahier d'acteur ADVOCNAR « [Roissy impact maximal - Ne persévérons pas dans l'erreur](#) »

L'Autorité Environnementale dans son avis du 16 janvier 2019 demande à ce que soient examinées sérieusement plusieurs alternatives au projet du Terminal 4. Deux d'entre elles ont retenu notre attention :

- La création d'un troisième aéroport lié au Grand Paris, comme « solution de substitution raisonnable »: en effet le Grenelle de l'environnement permet d'envisager la fermeture de pistes là où l'impact sanitaire et environnemental est fort, pour les déplacer sur un site où l'impact est bien moindre.
- Des variantes de capacité de certains aéroports régionaux

L'investissement financier du terminal 4 de 7 à 9 milliards € est considérable. C'est beaucoup plus que n'aurait coûté une nouvelle plate-forme. Cet argent doit pouvoir être utilisé sur des solutions alternatives ayant un impact sanitaire et environnemental nettement plus réduit.

### PRIORITÉ SANTÉ POUR LES PRISES DE DÉCISION

L'impact du bruit et de la pollution du transport aérien sur la santé des populations survolées est démontré par de nombreuses études, dont tout dernièrement l'étude Bruitparif « [Impacts sanitaires du bruit des transports dans la zone dense de la Région Ile-de-France](#) », ainsi que les premières conclusions de l'étude DEBATS présentées en CCE de Roissy CDG. Ces atteintes à la santé ont un coût qui a été chiffré et fait partie des externalités négatives à prendre en compte.

- Voir cahier d'acteur ADVOCNAR « [Priorité santé](#) »

### RÉDUIRE SIGNIFICATIVEMENT LES NUISANCES AÉRIENNES

Dans le cadre des Assises Nationales du Transport aérien en 2018, nous avons proposé 10 mesures pour réduire efficacement le bruit et 9 mesures pour réduire la pollution chimique liés au transport aérien.

#### Réduction du bruit lié au transport aérien :

- La réduction des nuisances nocturnes
- La suppression des avions les plus bruyants
- La mise en place de la descente continue généralisée
- Eviter la sortie prématurée des trains d'atterrissage, des becs et des volets
- La mise en place systématique du décollage en seuil de piste
- La poursuite de la pose des retrofits sur les avions de la gamme A320
- L'augmentation de l'angle d'atterrissage
- La mise en place d'une configuration préférentielle
- La mise en place de trajectoires à impact sanitaire amoindri
- La mise en place d'un PGS plus efficace

#### Réduction de la pollution chimique liée au transport aérien :

- Evaluer de façon objective et complète la pollution chimique due au transport aérien en Ile-de-France sans limite d'altitude
- Renforcer la surveillance de l'air sur et autour des zones aéroportuaires, comme moyen d'alerte et de prise de décision

- Appliquer les lignes directrices de l'OMS concernant la qualité de l'air fixées en 2005
- Appliquer le principe « pollueur payeur »
- La mise en place de la descente continue généralisée
- Contraindre le renouvellement accéléré des flottes par le biais de mesures réglementaires
- Mesures de restriction du trafic aérien en cas de pic de pollution
- Limiter la pollution sur les plates-formes aéroportuaires : modifier le décret d'application de l'article 45 de la loi sur la Transition Énergétique
- Application de la Directive 2008/50/CE : les défis du secteur transport aérien

- Ces mesures sont détaillées dans le document [Contribution aux Assises nationales du transport aérien - Mesures proposées pour réduire les nuisances liées au transport aérien](#)

### Mise en œuvre effective des 4 piliers de l'approche équilibrée

Les mesures dont nous demandons la mise en place pour réduire le bruit du transport aérien autour de Paris-Charles de Gaulle ne sont ni plus ni moins que les 4 piliers de l'approche équilibrée, décrites dans une note OACI de 2008 « Orientations relatives à l'approche équilibrée de la gestion du bruit des aéronefs » et repris dans le règlement UE 598-2014.

Nous avons analysé ce document de l'OACI et constatons que les orientations ne sont pas respectées à Paris-Charles de Gaulle. Les commentaires de l'ADVOCNAR sont accessibles ici :

- [Orientations relatives à l'approche équilibrée de la gestion du bruit des aéronefs - Commentaires de l'ADVOCNAR](#)

## MAÎTRISER LE NOMBRE DE MOUVEMENTS D'AVIONS

Pour que ces mesures bénéficient réellement aux populations survolées, il est impératif de stabiliser le nombre de mouvements d'avions et de ne pas dépasser le nombre de mouvements actuel. La fréquence des survols est l'un des paramètres ayant des conséquences avérées sur la santé.

### Pilotage volontariste de l'emport

Un pilotage volontariste de l'emport des appareils permettra de répondre à la croissance du nombre de passagers sans augmenter les survols, donc les nuisances.

Les trois leviers que nous proposons sont :

- Inciter à améliorer le taux de remplissage des appareils. Par exemple passer de 80 % à 90 % permet d'augmenter le nombre de passagers de 9 millions sans augmenter le nombre de mouvements.
  - Inciter à accélérer le renouvellement des flottes pour que les compagnies acquièrent des avions de plus grandes capacités.
  - Supprimer des courts courriers et utiliser l'intermodalité avec le TGV
- Voir cahier d'acteur du groupe GARE « [Pilotage de l'emport](#) »

### Fiscalité équitable

Afin de supprimer une distorsion de concurrence entre l'avion et les autres moyens de transport, nous attendons davantage de justice fiscale : Est-il normal que le taux de TVA appliqué aux billets d'avions internationaux soit à 0 %, que celui appliqué pour les vols intérieurs ou l'aviation d'affaire soit un taux réduit, au même titre qu'un produit de première nécessité ? Par ailleurs les exonérations fiscales sur le kérosène doivent cesser.

L'ADVOCNAR demande la taxation du kérosène comme l'un des moyens de rétablir une juste concurrence entre les moyens de transports sur des distances de moins de 1 200 kilomètres qui peuvent être réalisées en train. Le transfert modal qui s'en suivrait permettrait de délester Paris-Charles de Gaulle et l'Île-de-France d'un certain nombre de vols devenus inutiles.

- Voir cahier d'acteur ADVOCNAR « [Transport aérien : pour une fiscalité équitable](#) »

### LES CRÉATION D'EMPLOIS, UN ARGUMENT CONTESTABLE

La création d'emplois liée à l'exploitation du Terminal 4, avec une capacité maximale de 40 millions de passagers supplémentaires sera certainement bien inférieure aux 50 000 emplois promis par le groupe AdP dans le dossier de concertation, et bien inférieure aux emplois créés si ces 7 ou 9 milliards € d'investissement prévu pour le Terminal 4 étaient orientés vers un secteur plus conforme au choix des citoyens, notamment la transition énergétique. Les externalités négatives du transport aérien doivent être prises en compte.

- Voir cahier d'acteur ADVOCNAR « [Aéroports de Paris : quelle vérité sur les créations d'emplois ?](#) »

# CONCLUSION

- A l'heure où un large mouvement d'opinion, dans la lignée de la lutte climatique, s'empare de la question de l'empreinte carbone du transport aérien et de son exonération à la fiscalité écologique,
- A l'heure où l'on ne peut plus faire passer d'aléatoires bénéfices économiques avant l'urgence climatique,
- A l'heure où le train constitue plus que jamais une alternative propre et durable à l'avion pour nos trajets intérieurs voire continentaux,
- A l'heure de la remise en cause de l'expansion sans fin du trafic aérien et d'un tourisme de masse qui artificialise nos pays, nos villes, nos terroirs et notre biodiversité,
- A l'heure où la privatisation du Groupe ADP risque de fragiliser inéluctablement la prise en compte des enjeux environnementaux en termes de pollution et de bruit liés aux plateformes aéroportuaires,
- A l'heure où émerge une prise de conscience sur la qualité de l'air qui nous entoure et auquel nos enfants sont plus que jamais confrontés (étude Respire/Greenpeace),
- A l'heure où Bruitparif a souligné les conséquences sanitaires effrayantes en termes de réduction de la durée de vie en bonne santé due aux nuisances sonores pour les habitants de la zone dense francilienne, et où les premiers résultats de l'étude épidémiologique DEBATS viennent confirmer l'impact du bruit aérien sur la santé,
- A l'heure où il n'est plus concevable de développer l'activité de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle contre ses riverains,

le projet du Terminal 4 à Roissy reflète une approche économique d'un autre temps, où environnement et santé sont relégués au rang de détail de la grande marche de la croissance.

**L'ADVOCNAR rend un avis défavorable au projet du Terminal 4 tel que présenté dans le dossier de concertation.**

Elle demande en urgence la mise en œuvre de mesures pour préserver la santé et le cadre de vie des populations survolées en Ile-de-France.

**INFORMEZ-VOUS, EXPRIMEZ-VOUS**

et **INSCRIVEZ-VOUS** sur

**[terminal4-cdg.groupeadp.fr](https://terminal4-cdg.groupeadp.fr)**

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