

LE REVERS DE LA MEDAILLE

Groupe de travail « vols de nuit »

Roissy, le 10 novembre 2010

Convergence Associative

Agir pour la réduction des nuisances aériennes en Ile-de-France



Préambule

Les riverains ne sont pas contre le transport aérien mais pour un plus juste équilibre entre activité économique et respect de leur santé, de leur qualité de vie et de leur patrimoine.

Les riverains demandent à être parties prenantes dans tous les choix ayant un impact direct sur leur environnement.

Convergence Associative

Agir pour la réduction des nuisances aériennes en Ile-de-France



LA PRISE EN COMPTE DES RIVERAINS : POINT ESSENTIEL DU DEVELOPPEMENT DURABLE

« Il faut mettre les villes à la campagne »

Alphonse Allais



Roissy CDG Position du Président de la République

Extrait du discours de N. Sarkozy à Roissy le 26 juin 2007

« Je souhaite que l'on fasse de la question de la pollution sonore l'exemple même d'une stratégie de développement durable...

Cette charte, je souhaite qu'elle soit un accord gagnant gagnant : des riverains mieux protégés, et en même temps de réelles perspectives de développement pour Roissy.

Mais vous ne pouvez pas développer Roissy sans tenir compte des intérêts des riverains et du respect de l'environnement. ...un développement durable. C'est-à-dire un développement qui ne sacrifie pas les intérêts de notre planète et les intérêts de votre santé. »



Attentes des populations survolées

- **Une réduction significative et durable des nuisances, en priorité la nuit**
- Des pouvoirs publics qui jouent le rôle d'arbitre, de défenseur de l'équité et de l'intérêt général.
- Une nouvelle gouvernance qui, à la manipulation, substituerait l'écoute, le dialogue, la médiation dans le respect des intérêts des différentes parties prenantes.



Vocabulaire

Une réduction significative et durable des nuisances, en priorité la nuit

- **Réduction** : pour le plus grand nombre dans l'intérêt général
- **Significative** : suffisamment importante pour que chacun puisse la ressentir au delà de la mesure qui en est faite.
- **Durable** : comme le développement du même nom, pérenne. **Qui ne soit pas annihiler par la croissance du trafic.** Mesurable
- **En priorité la nuit** : C'est la période critique, la plus importante pour les riverains, la moins importante pour les opérateurs. La nuit selon l'OMS évidemment.

Il faut mettre en place des outils de contrôle fiables et transparents



Pourquoi les vols de nuit en priorité?

- **Le sommeil est un besoin vital** et c'est pendant la nuit!
- Le sommeil influence la qualité de vie et les comportements diurnes
- Les troubles du sommeil affectent gravement la santé.
- La population est rassemblée, tous sont touchés.
- L'impact des nuisances sonores aériennes est maximal

Le droit au sommeil est un droit fondamental

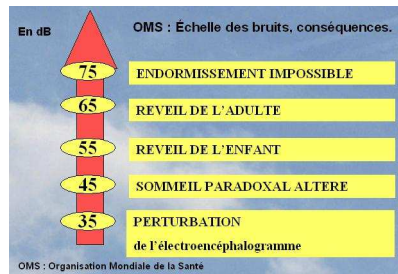
Justification économique discutable des vols de nuit

- Entre le marketing du J+1 du fret express, les touristes « charterisés » la nuit souvent contre leur gré et les optimisations opérationnelles pour les compagnies...



La nuit = 8 heures consécutives

- **C'est la position de l'OMS**
- La nuit de 8 heures consécutives est aussi reconnue par l'Union Européenne mais la plupart des pays sont sur la base de 23h00 à 7h00.



- 1 -
**NUISANCES AERIENNES: DES DOMMAGES
BIEN REELS**

Quelques rappels



Transport aérien et croissance

- **1990 > 2005 : + 122% de trafic, plus 84% d'émissions de CO2**
- **2000 > 2005 : + 22.5% du trafic, + 14% du forçage radiatif**
- **2005 > 2020 : Croissance moyenne prévue de 4.7% pour les passagers et 5.2% pour le fret , un doublement du trafic en 15 ans!**



- **Les progrès technologiques attendus, 1 à 2% par an , tant sur le plan du bruit que des émissions.**



Atteinte à la planète

Le réchauffement climatique

- **4.9% des émissions de GES au niveau mondial en 2005** . (IPCC new report Mar 2009) avec plusieurs composants ; CO2, NOx, SO2, vapeur d'eau, particules.
- Spécificité : l'émission en altitude
- **Cette contribution est plus importante la nuit que le jour**, Les 22% des mouvements de nuit sont responsables de 50% du forçage radiatif dû aux traînées de condensation et l'effet sur la formation de cirrus) (Etude Nicola Stuber, UK's Reading University , publié dans «Nature» 15 06 2006)

Tous les efforts de réduction des émissions par les États sont bafoués. **Le transport aérien polluera toujours plus.** (conférer conclusions de l'assemblée générale de l'OACI 2010)

Il n'y a pas que les riverains qui souffrent et paient, la planète aussi !



Les nuisances aériennes de moins en moins supportées

Le bruit du trafic aérien gêne plus de 20 millions de personnes en Europe et plus de 3 millions vivent dans des zones Lden \geq 55dB.

La Commission Européenne reconnaît que **le bruit des avions est de plus en plus mal accepté en Europe** (communiqué nov 2009)

- Constat confirmé par des études locales :
 - Air-France 2008, 63% des riverains considèrent Roissy CDG comme « une fierté » mais **79% des sondés affirment que CDG a amené des nuisances de bruit insupportables pour les riverains...**
 - Sondage réalisé par le Conseil Général en 2007 : 55 % des valdoisiens considèrent que la priorité doit être donnée à la réduction des nuisances sonores.



Bruit et qualité de la vie

Les nuisances sonores du transport aérien agressent dans les lieux , les moments les plus intimes de la vie privée.

- **Le droit au sommeil**
- **Le droit à la vie privée**
- **La non discrimination**

Sont des droits fondamentaux reconnus par la cour européenne des droits de l'homme (CEDH)



Dimension sociale

Les nuisances aériennes renforcent les injustices

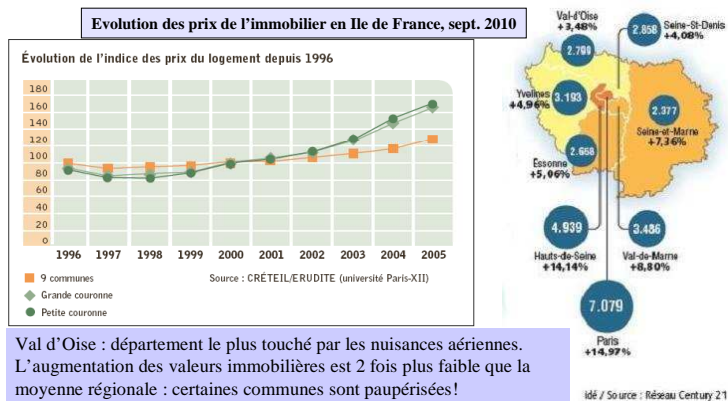
- Paupérisation dans les zones les plus proches de l'aéroport
- Spoliation (exemple de la zone D du PEB et au-delà)
- Perte de valeurs immobilières pour les territoires survolés
- Difficulté d'apprentissage des enfants (« Effets des nuisances aériennes sur la scolarité et la santé des enfants » CSNA- C.R.E.T.E.I.L. 2007)

Ce sont les territoires et leurs habitants qui doivent s'adapter à la nuisance et non l'inverse !



Perte de valeur immobilière

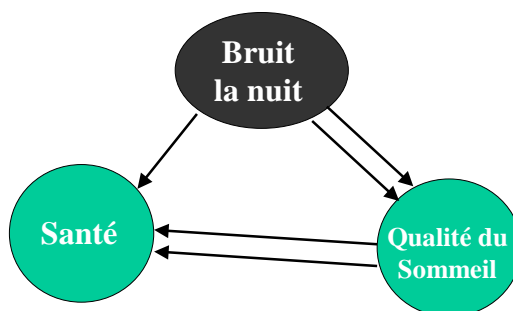
- Les conclusions de l'étude CRETEIL/ERUDITE (2005) sont confirmées !



Convergence Associative
Agir pour la réduction des nuisances aériennes en Ile-de-France

Bruit et Santé

Action du bruit sur la santé: concept de base (1)



(1) Night Noise Guidelines for Europe, Rokho KIM
WHO European Centre for Environment and Health Bonn, Germany , dec 2007

Convergence Associative
Agir pour la réduction des nuisances aériennes en Ile-de-France

Bruit la nuit et santé Recommandations de l'OMS

2009 « Night noise guidelines for Europe » : Extrait de la synthèse

« Le bruit s'est imposé comme la principale nuisance environnementale en Europe, et la population se plaint de plus en plus souvent d'un bruit excessif...

Les effets du bruit peuvent même déclencher prématurément la maladie et la mort.

Le bruit nocturne émis par des avions peut faire augmenter la tension artérielle, même s'il ne réveille pas la personne. **Le bruit risque d'être plus nocif lorsque la personne essaie de s'endormir ou de se réveiller.** Des études récentes montrent que **c'est le bruit des avions aux premières heures du matin qui est le plus nocif** pour l'augmentation du rythme cardiaque...

Les interventions les plus efficaces pour réduire l'exposition à un bruit excessif consistent à combiner la limitation du nombre d'épisodes sonores à une baisse du niveau du son... »



Bruit et santé

Outre les effets directs sur le système auditif, des troubles apparaissent :

- **Troubles liés à la perturbation du sommeil** engendrant fatigue, baisse de performances intellectuelles, troubles psychiques, stress, augmentation du risque d'accidents.
- Risques à plus long terme de dépression, agressivité...
- **Ces constats sont en tout point confirmés** par une étude de la région Ile de France portant sur 4000 patients et publiée en septembre 2007. (*Open Rome Dr Cohen voir site www.idf.fr*)

Quelques exemples d'observations :

- Concernant les effets du bruit sur la tension artérielle, on retient que la prise de médicaments destinés à faire baisser celle-ci est 5,6 fois plus fréquente chez les hommes de 40 à 69 ans quand leur domicile est survolé par des avions passant à moins de 1.000 m.
- Concernant les hospitalisations, l'étude montre qu'elles sont 5 fois plus fréquentes chez les femmes de 15 à 39 ans dont le domicile est survolé par des avions passant à moins de 2.000 m d'altitude....



Bruit et santé (2)

Les études récentes vont toutes dans la même direction :

- Troubles des fonctions végétatives; **l'hypertension artérielle** (étude HYENA), **problèmes digestifs**
- **Impact sur le système cardio-vasculaire et endocrinien**
- Exemple : Population sous les couloirs aériens : risque fortement augmenté d'hospitalisation pour accident cardio-vasculaire
 - Homme + 69%, femmes +93% et femmes
 - + 172% si exposition régulière à $L_{den} > 60dB$ (Etude Germany's Federal Environment Agency Berlin 2009)



Pollution et Santé

L'air est un milieu dont nous n'avons pas le choix !

- Avion = Diesel : **kérosène = gazole**
- Les principaux polluants sont les NO_x , particules fines, COV...
- **La pollution des avions est sous-estimée** (base normalisée ne retenant que la pollution au dessous de 900 mètres (cycle LTO)) !
- Il existe des effets sanitaires à court et à long terme, les sujets les plus fragiles, notamment les enfants, sont les plus concernés.
- Les pathologies:
 - **asthme, bronchite chronique, emphysème**
 - **pathologies cardio-vasculaires**
 - **Cancers**

Même si les riverains sont bouclés derrière leurs fenêtres closes.

La pollution est là!



Les coûts externes ne sont pas financés par le transport aérien

Quels sont ces coûts ?

- Coûts de l'aide sociale
- Conséquences du bruit sur la santé
- Conséquences de la pollution directe et indirecte (trafic routier) en termes de santé publique
- Perte de valeur des biens immobiliers

C'est le système pollué - payeur!

**Les riverains subissent,
les autres secteurs d'activité et les riverains paient!**



LES POUVOIRS PUBLICS DOIVENT JOUER LEUR ROLE

Thèmes de réflexion



le Politique doit reprendre sa place

Faire place au courage et à la volonté politique : c'est au Politique de décider et non pas au lobby d'imposer.

Reprendre le rôle d'arbitre objectif soucieux de l'intérêt général et de l'équité...

dans la recherche d'un équilibre durable entre :

- Développement économique du transport aérien
- Protection de la qualité de vie et de la santé des populations survolées.

La disproportion des moyens entre lobby aérien et populations survolées est si grande que seule **une attention renforcée des pouvoirs publics** peut rétablir le nécessaire équilibre.



Arbitre objectif et censeur scrupuleux

Loi grenelle 1 : Ce n'est pas vraiment le cas

- L'industrie du transport aérien promet pour 2020 ; - 50 % d'émissions de CO2, - 50 % sur le bruit perçu, et - 80 % d'émissions de NOx!
- Quelle analyse critique des pouvoirs publics?
 - Pas de période de référence et sur quelle base technologique?
 - En 2020 : résultats de la recherche ou des avions dans le ciel?
- Quant aux **NOx, - 80%, c'est un très gros mensonge!** Comment est-ce possible et pourquoi? Même l'OACI s'inquiète du problème des NOx, (The triennial meeting of ICAO's Committee on Aviation Environmental Protection -CAEP 8- 2010)

2005 > 2020 Doublement annoncé du trafic !

Alors, les émissions vont baisser ?



Emplois : Quelle vérité ?

- **Vols de nuit** : Au delà des emplois directs de Roissy CDG, quel est le bilan réel entre création et destruction d'emplois en France ?
- Des experts considèrent que **La non taxation du kérozene biaise la concurrence** et contribue à la délocalisation de productions et à la destructions d'emplois.

Quelles études ont été réalisées en France ?

Qu'en pensent les pouvoirs publics ?



Question stupide

Qu'est ce qui est le plus important?

- Que 200 personnes puissent voyager à bas coût de Barcelone pour arriver à Roissy CDG à 4h30

Ou bien

- Que 200 000 personnes puissent dormir 2 heures de plus?



CONCLUSION : LE VRAI DEFI , PREPARER LES COMPROMIS

Renoncer au mythe. La conciliation.



Préparer les compromis : le vrai défi du développement durable

Renoncer au mythe, les problèmes sont trop graves!

Et placer la Terre, la qualité de vie et la santé des populations victimes des nuisances simplement au même niveau que les intérêts économiques, les seuls qui priment aujourd'hui!



Extrait d'un cliché de Willy Ronis



Intégrer la réduction des nuisances dans le modèle de développement

L'attente d'une réduction des nuisances, significative et durable est commune à toute l'Europe

Avec en priorité :

- **La diminution planifiée des vols de nuit**, sur les aéroports les plus urbanisés, pour permettre aux riverains un repos de huit heures consécutives.
- **Le plafonnement des mouvements** pour engager le processus vertueux de l'augmentation de l'emport moyen.
- En combinaison avec la mise en place systématique **de procédures de vol de moindres nuisances** et **l'élimination des avions les plus bruyants**



Remettre l'Humain au centre du jeu

Redonner du sens à la communication, l'écoute tout d'abord.

Trouver des approches innovantes.

Comprendre les intérêts en jeu.

Le compromis intelligent est toujours possible.

Engager systématiquement **une véritable conciliation** entre toutes les parties prenantes, **pour retrouver la confiance et la sérénité autour d'engagements à long terme.**

Écoute réciproque – négociations – contrat!

La gouvernance ou le temps de la maturité durable !...

