

Enquête publique environnementale sur le projet de Densification Est de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle

Avis de l'ADVOCNAR

L'ADVOCNAR est la principale association de défense de la qualité de la vie et de la santé des populations subissant les nuisances aériennes des aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-le Bourget. Régie par la loi 1901, agréée au titre de la Protection de l'Environnement au niveau régional, l'association est apolitique.

L'association a fondé en 2009 la CONVERGENCE ASSOCIATIVE pour la réduction des nuisances aériennes en Ile-de-France, regroupement fédéré de plus de 100 associations et collectifs franciliens préoccupés par les nuisances graves (pollution sonore et pollution de l'air) causées par la concentration du trafic aérien sur notre région. Elle collabore avec les associations de défense des riverains d'Orly.

L'ADVOCNAR est membre des conseils d'administration de Bruitparif, France Nature Environnement Ile-de-France, de la fédération nationale UFCNA (Union Française Contre les Nuisances des Aéronefs), membre de Stay Grounded, membre de l'UECNA (Union Européenne Contre les Nuisances Aériennes)

L'association agit : information des citoyens et des élus, rencontres avec les élus locaux, les parlementaires, le Ministre délégué chargé des Transports, la DGAC, ADP, actions juridiques pour faire respecter le droit européen et français, manifestations, communiqués de presse, réunions publiques d'information et de débat, participation aux CCE, CCAR et comités permanents des 3 grands aéroports franciliens ...

1. Objet de l'enquête publique

L'enquête publique environnementale est un préalable au permis de construire (PC 077 291 25 00006) déposé le 25 juin 2025 par le Groupe ADP du bâtiment de renforcement électrique dénommé ICAS 1 concernant le projet de Densification Est de l'aéroport Charles-de-Gaulle emportant création de la jetée Agen, de l'extension du transport guidé intra-plateforme LISA avec une station et des bâtiments techniques pour le renforcement électrique nécessaires à leur alimentation.

Pourquoi cette enquête publique ne porte-t-elle pas également sur les permis de construire de la jetée AGEN et de la prolongation du métro LISA ?

2. Périmètre de l'enquête publique :

Le périmètre retenu est constitué des communes du Mesnil-Amelot et de Mitry-Mory, les chantiers se situant sur le territoire de ces deux communes. Mais les impacts du projet, avec la mise en place d'aménagements permettant l'augmentation du trafic aérien, concernent l'ensemble des

habitants survolés par le trafic aérien de Paris-Charles de Gaulle. Ceux-ci n'ont pas été informés de l'enquête publique.

3. Durée de l'enquête publique :

L'enquête publique programmée du 10 novembre au 12 décembre, soit une durée de 33 jours, n'a malheureusement pas atteint son but puisqu'on compte très peu d'avis sur le registre numérique.

La demande de prolongation jusqu'au 22 décembre 2025 adressée par l'ADVOCNAR a reçu un avis négatif, ce qui est regrettable.

4. Publicité de l'enquête publique :

Si la publicité légale a bien été réalisée comme l'indique le courrier de M. Pouey, Commissaire enquêteur, adressé à l'ADVOCNAR, il aurait été judicieux d'avertir les associations de défense de l'environnement et des riverains membres de la Commission Consultative de l'Environnement de Paris-Charles de Gaulle afin qu'elles puissent jouer leur rôle de diffusion de l'information auprès des populations survolées.

A part un avis d'une habitante de Mitry-Mory datant du 27/11/2025, tous les avis à partir du 4 décembre ont été déposés grâce à la publicité faite par nos associations. Si ces dernières avaient été averties dès le 10 novembre à l'ouverture de l'enquête publique, voire 15 jours en amont, la participation du public aurait été beaucoup plus importante et significative.

5. Impact environnemental du projet

Le projet de Densification Est constitue bien une étape du projet de développement de l'aéroport de Roissy à horizon 2035 et 2050 présenté en concertation du 8 avril au 8 juillet 2025. (Dossier pièce A page 3).

Conformément à l'article L.122-1 du code de l'environnement, *"Lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité."*

Force est de constater que le Groupe ADP ne respecte pas cette disposition, privant le public des informations qui lui sont dues.

6. Jetée d'embarquement AGEN :

ADP affirme : *« La mise en œuvre du projet permettra de poursuivre le développement de la plateforme aéroportuaire sans augmentation du nombre de vols et de lier les composantes du projet entre elles (le Satellite Agen et l'extension de la liaison LISA) »*. (Pièce C page 31)

Sur l'aire de stationnement Agen, les 6 postes gros porteurs au large seront remplacés par 6 postes gros porteurs au contact de la jetée Agen.

Mais attention : on note dans le dossier de concertation ADP page 79 *« La création de postes mixtes de stationnement avion capables d'accueillir soit un avion gros porteur, soit deux avions moyens porteurs : légèrement plus consommateurs de foncier, ils offrent plus de résilience à des variations de projection de trafic – notamment par type de porteur – ou de flexibilité pendant les périodes de travaux »*

Le doute est donc permis concernant la non-augmentation du trafic aérien dans le cadre de ce premier projet de la longue liste prévue par Groupe ADP d'ici 2035 et 2050.

Le 10 décembre 2025, le projet de Contrat de Régulation Economique d'ADP pour 2027 à 2034 a été publié. On y découvre qu'en 2032, la jetée Agen va disposer d'un 2^e satellite après la démolition du Terminal 2G. (Groupe ADP - Communiqué de presse CRE 2027-2034 page 8)

En 2035, les travaux se poursuivront avec une nouvelle jetée d'embarquement au nord, qui sera suivie par d'autres d'ici à 2050, tout cela à l'emplacement anciennement prévu pour le Terminal 4 pourtant abandonné

7. Centrale électrique ICAS 1-B

La centrale électrique ICAS 1-B a bien vocation à alimenter les extensions futures de l'aéroport, et pas uniquement la jetée Agen, les 500 mètres supplémentaires de voie et la nouvelle station du métro LISA. En effet on peut lire « *L'objectif est de doter l'aéroport de 50 MW supplémentaires faisant ainsi passer la capacité globale de la plateforme de 100 à 150 MW.* ». C'est énorme !

L'ADVOCNAR s'oppose à cet aménagement électrique dont le but est d'alimenter de nouvelles infrastructures aéroportuaires à horizon 2030, 2035 et 2050, avec une augmentation du nombre de mouvements de + 19 % à terme par rapport au trafic 2019.

Cette augmentation du trafic aérien à Roissy s'accompagnera de nouvelles nuisances aériennes pour les populations survolées, bruit et pollution de l'air, ainsi que de l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre liés au trafic avion.

8. Impacts du projet sur la santé :

• Bruit aérien

Les effets du bruit aérien sur la santé sont bien connus et documentés : maladies cardiovasculaires - hypertension artérielle, insuffisance cardiaque, infarctus du myocarde, arythmie – diabète, obésité, difficultés d'apprentissage chez les enfants, déficit du système auditif, troubles du sommeil, baisse des performances intellectuelles, troubles de la concentration, agressivité, dépression suicide, stress.

Etudes sur le bruit aérien :

- [Etude nationale DEBATS](#) « Discussion sur les Effets du Bruit des Aéronefs Touchant la Santé » qui a fait l'objet d'un rapport en octobre 2020.
- L'étude de Bruitparif [Impact sanitaire du bruit des transports dans la zone dense de la région Ile-de-France](#) parue en février 2019 suite à la publication par l'OMS en octobre 2018 de nouvelles lignes directrices sur le bruit dans l'environnement, produit une nouvelle évaluation des impacts sanitaires du bruit des transports (routier, ferroviaire et aérien) dans les 14 autorités compétentes d'Île-de-France, qui abritent en tout plus de 10 millions de personnes.
C'est autour des aéroports franciliens qu'on perd le plus d'années de vie en bonne santé, jusqu'à 3 années de vie en bonne santé perdues.
- Etude CNB-ADEME [le coût social du bruit en France](#) : le coût social du bruit en France est estimé à 147,1 milliards d'euros par an, sur la base des données et connaissances disponibles.
Le bruit aérien représente à lui seul 6,1 milliards d'euros par an, auquel il faut ajouter les coûts liés aux transports routiers et ferrés d'accès à l'aéroport (passagers et fret).

- Déclinaison de l'étude précédente pour l'Ile-de-France :
Etude de Bruitparif [Le coût social du bruit en Ile-de-France](#) : Le bruit aérien en Ile-de-France représente à lui seul 10 % du coût social du bruit dans notre région, soit 4,1 milliards d'euros par an.

- **Pollution de l'air :**

Kérosène et gazole produisent les mêmes polluants : oxydes d'azote, particules fines et ultrafines responsables de multiples pathologies : cancers, bronchiolite, asthme, pathologies oculaires, maladies cardiovasculaires, Alzheimer, infertilité, malformations.

Le secteur aérien est le 2^e pollueur d'Ile-de-France aux oxydes d'azote avec 11 % des émissions de la région. C'est le seul secteur qui a augmenté ses émissions de 18 % entre 2005 et 2019 tandis que les autres secteurs baissaient leurs émissions de 53 % ([Source Airparif](#)).

Les particules ultrafines, non encore réglementées malheureusement, se retrouvent à de fortes concentrations à moins de 5 km de l'aéroport.

Etudes sur la pollution de l'air :

- Dans son étude de 2022 « [Pollution de l'air ambiant : estimations de son impact sur la santé des Français 2016-2019](#) », l'Agence Santé Publique France indique que la mortalité liée à la pollution demeure un risque conséquent en France avec 40 000 décès attribuables chaque année aux particules fines (PM_{2,5}) et 7 000 décès attribuables au NO₂. En termes d'espérance de vie cela correspond à 7,6 mois pour les PM_{2,5} et à 1,6 mois pour le NO₂.
- Une nouvelle étude de Santé publique France publiée début 2025 « [Asthme, accident vasculaire cérébral, diabète... quels impacts de la pollution de l'air ambiant sur la santé ? Et quel impact économique ?](#) » estime, pour la première fois, l'impact de l'exposition à la pollution de l'air ambiant sur la survenue de maladies chroniques, en France hexagonale et en région, toujours pour la période 2016-2019.
- L'évaluation économique est un argument supplémentaire pour agir sur la qualité de l'air et la réduction de l'exposition des populations à la pollution de l'air en France.
A partir du travail de Santé publique France, la Aix Marseille School of Economics-GREQAM (Aix-Marseille Université) a conduit en 2021 [une nouvelle évaluation économique de l'exposition à long terme à la pollution de l'air sur la mortalité en France](#). Les résultats ont montré que l'impact économique lié aux 40 000 décès attribuables chaque année aux particules fines (PM_{2,5}) représente environ 130 milliards € et celui lié aux 7 000 décès attribuables au NO₂ s'élève quant à lui à 23 milliards € annuellement.
- [Bilan émissions 2019 | Ile-de-France](#) publié par Airparif en 2022.
Les émissions de NOx du secteur aérien représentent 11% du total en Ile-de-France, plaçant ce secteur à la 2^e place derrière le transport routier. Tandis que les émissions de NOx ont baissé globalement de 53% entre 2005 et 2019 en Ile-de-France, les émissions de NOx du secteur aérien ont augmenté de 18% sur la même période (Voir page 14).
- [L'étude AIRPARIF publiée le 28 février 2024](#) indique que « le trafic aérien engendre une augmentation des niveaux de particules ultrafines à proximité des aéroports » et révèle des concentrations inquiétantes de particules ultrafines à proximité de l'aéroport de Roissy, dans un secteur habité. Les particules ultrafines sont les plus nocives et aucune valeur-limite n'a encore été fixée.

9. Impacts du projet sur les émissions de gaz à effet de serre :

Les technologies de décarbonation du transport aérien sont au point mort : le Groupe ADP justifie pourtant la croissance du trafic par des solutions technologiques non matures, inefficaces et incertaines... Des promesses qui repoussent toujours plus loin les efforts climatiques.

C'est dès maintenant que les émissions du secteur doivent baisser.

Pour cela, une seule solution : la réduction du trafic aérien, comme le confirme l'ADEME dans son rapport « *Elaboration de scénarios de transition écologique du secteur aérien* ».

Etudes globales et gaz à effet de serre :

- « [Elaboration de scénarios de transition écologique du secteur aérien](#) » ADEME – septembre 2022
- « [Pouvoir voler en 2050](#) » The Shift Project
- « [Comment réduire le trafic aérien de manière juste et efficace](#) » Réseau Action Climat
- Étude B & L Evolution « [Climat : pouvons-nous \(encore\) prendre l'avion ?](#) » - Analyse et modélisation de l'impact climatique du transport aérien actuel et à venir en France.

Deux évaluations pertinentes pour être cohérent et exhaustif sur le poids des GES du secteur aérien en France (page 8) :

- Inventaire national avec prise en compte de la moitié des vols internationaux, tous GES : 10,2 %
- Empreinte carbone de l'aviation, tous GES confondus : 7,3 %

10. Conclusion

L'association ADVOCNAR refuse tout aménagement de la plateforme de Paris-Charles de Gaulle qui pourrait conduire à une augmentation du trafic aérien en nombre de mouvements d'avions. Cette croissance s'opérerait une fois de plus au détriment de la santé, de l'environnement et du cadre de vie des populations survolées, au détriment de la nécessaire et urgente réduction des gaz à effet de serre pour limiter le dérèglement climatique.

Or l'aménagement de la jetée Agen avec des postes mixtes de stationnement avion capables d'accueillir soit un avion gros porteur, soit deux avions moyens porteurs pourrait générer une augmentation de trafic. La centrale électrique destinée à augmenter la capacité électrique de la plateforme de 50 % a bien vocation à alimenter les différentes extensions de l'aéroport programmées à échéance 2030, 2035 et 2050.

Il est temps de réduire le trafic aérien au lieu de développer toujours plus l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle.

Pour toutes ces raisons, l'ADVOCNAR rend un avis défavorable au permis de construire (PC 077 291 25 00006) déposé le 25 juin 2025 par le Groupe ADP du bâtiment de renforcement électrique dénommé ICAS 1 ainsi que sur le projet de Densification Est de l'aéroport Charles-de-Gaulle.

L'ADVOCNAR rappelle les mesures de restriction qu'elle défend dans le cadre de l'Etude d'Impact selon l'Approche Equilibrée (EIAE) en cours afin de réduire vraiment les impacts sanitaires et climatiques du secteur aérien liés au trafic de Paris-Charles de Gaulle :

- Plafonnement à 440 000 mouvements d'avions par an (contre plus de 500 000 en 2019).
- Plafonnement des vols nocturnes à 30 000 mouvements d'avions par an entre 22h et 6h en 2025 puis réduction progressive des vols de nuit pour un couvre-feu en 2031.
- Retrait des avions bruyants de marge inférieure à 17 EPNdB de jour comme de nuit dès 2025.
- Les restrictions sur les niveaux de bruit certifiés sont à mettre en place de jour comme de nuit :
 - A l'approche : 95,5 PNdB dès 2025 puis intensifier la restriction au fil des années.
 - En survol : 90 EPNdB dès 2025 puis intensifier la restriction au fil des années.

Pour s'adapter à ces restrictions, une réduction du nombre de mouvements d'avions est réaliste et passe par les mesures suivantes :

- Améliorer le taux de remplissage des appareils.
- Accélérer le renouvellement des flottes pour que les compagnies acquièrent des avions de plus grandes capacités.
- Intensifier le report modal vers le train :
 - Supprimer des courts courriers, dont l'emport est très faible, et utiliser l'intermodalité.
 - Supprimer des vols intérieurs et vols courts : aller plus loin que la loi Climat et Résilience. Remplacer les vols en métropoles et les vols courts (vers les pays frontaliers) par le train quand ce dernier permet d'effectuer le voyage en moins de 4h.