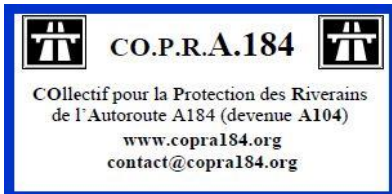


## Concertation sur le projet de Terminal 4 et de développement de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle

DU 12 FÉVRIER AU 12 MAI 2019

Cahier d'acteur à renvoyer à l'adresse suivante : [terminal4-cdg@adp.fr](mailto:terminal4-cdg@adp.fr)



Le **CO.P.R.A. 184**, « Collectif pour la Protection des Riverains de l'Autoroute A184 (devenue A104) », lutte depuis 1991 contre le projet autoroutier de « **Prolongement de la Francilienne** » en zones urbanisées, entre Méry-sur-Oise et Orgeval, qui menace la santé et le cadre de vie de plus de 300 000 habitants. Il regroupe 17 associations et compte plus de 15 000 adhérents et sympathisants à travers ses 12 comités de ville. Indépendant de tout parti politique et dirigé par un conseil d'administration de 113 membres, il réunit des citoyens de tous horizons et de toutes convictions.

**CONTACT :**  
[contact@copra184.org](mailto:contact@copra184.org)  
[www.copra184.org](http://www.copra184.org)

## REMARQUES GÉNÉRALES Relatives à cette concertation

### AIRE d'ÉTUDE DE CETTE CONSULTATION :

L'ensemble de la **Région Île-de-France** devrait être concerné par ce projet aéroportuaire, étant donné que les avions survolent toute cette région. Aussi, il serait fortement souhaitable qu'il soit soumis à l'**ensemble des habitants d'Île-de-France** et non présenté seulement à la ville de **Paris** et à **480 communes, au total**, situées dans les départements suivants : **Val d'Oise** (185 communes), **Seine St. Denis** (40 communes), **Seine et Marne** (158 communes), **Yvelines** (6 communes), **Val de marne** (7 communes) et **Oise** (84 communes).

**Pourquoi certaines communes qui sont pourtant survolées par les avions volant à basse altitude qui arrivent à Roissy CDG sont-elles évincées de cette concertation ?**

**Pourquoi seulement 6 communes des Yvelines sont-elles dites « concernées par ce dossier » ?** (Achères, Saint-Germain-en-Laye, Andrésy, Chanteloup, Conflans-Sainte-Honorine et Maurecourt). Quid des communes voisines qui subissent les mêmes nuisances ?

### ADDITION DES NUISANCES :

Les **impacts sanitaires des grandes infrastructures installées dans une région**, quelles que soient ces infrastructures, **ferrées, routières ou aéroportuaires**, devraient être **comptabilisés séparément, puis additionnés pour la totalité d'entre eux**, afin de mesurer un **niveau total de nuisances**.

Ainsi, dans cette région qui subit à la fois les **impacts d'autoroutes et d'aéroports**, il serait logique et souhaitable d'évaluer le **niveau total des nuisances supportées par les habitants** qui subiraient à la fois les impacts négatifs combinés de ces autoroutes et de ces aéroports.

C'est ce que préconise l'**ADEME**<sup>1</sup>, dans son « **Bilan national sur l'impact environnemental des aérodromes** » paru le **30 mai 2018** (« Fixer et respecter des objectifs de réduction absolue des émissions de GES 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** »). De plus, dans ce même rapport, l'ADEME propose « **d'ouvrir un débat sur la maîtrise du développement du trafic aérien** ».

Dans la « **zone dense francilienne** » de 10 millions d'habitants étudiée par **BRUITPARIF**<sup>2</sup>, cet organisme évoque, dans son rapport de **février 2019**, le fait que **90% de la population est déjà exposée à des niveaux sonores supérieurs aux valeurs qui sont recommandées par l'OMS** dans son rapport d'**octobre 2018**.

Pourquoi n'envisage-t-on pas une plus grande « **décentralisation des aéroports** » sur tout le territoire national, au lieu de toujours tout concentrer en Île-de-France ?

## CHOIX DES UNITÉS POUR MESURER LES POLLUTIONS ATMOSPHÉRIQUES

La seule mesure valable qui reflète de manière fidèle les pollutions atmosphériques que subissent les populations est une **MESURE ABSOLUE** exprimée par exemple avec l'unité « **µg/m<sup>3</sup>** ». Si la pollution augmente, cette valeur va alors logiquement augmenter.

Une **2e unité** est pourtant souvent utilisée dans le dossier de concertation. **Cette 2e façon d'exprimer des résultats, par passager, donne alors une idée COMPLÈTEMENT FAUSSE des nuisances** car, d'après les valeurs numériques proposées, même si la pollution atmosphérique augmente, la valeur numérique exprimée, selon cette 2e méthode, diminue et même parfois de manière très importante.

On peut ainsi lire dans le document intitulé « SYNTHÈSE du dossier de concertation », (Page 9 / colonne de droite) : « Les estimations réalisées par le Groupe ADP, à l'horizon 2037, au sujet des émissions de CO<sub>2</sub>, montrent une **AUGMENTATION de 12% en valeur ABSOLUE** et une **DIMINUTION de 39% par passager** » (!).

**Pourtant, on ne respire pas une « pollution exprimée par passager », mais bien une « pollution RÉELLE », mesurée de manière ABSOLUE et exprimée en µg/m<sup>3</sup>.**

**La 2e façon d'exprimer ces taux de pollution donne une idée fautive de cette pollution** et a pour seul objectif de dérouter les populations en leur laissant croire que la pollution va diminuer, alors qu'en fait, dans la réalité, elle va bien augmenter.

**Cette 2e unité, par passager, n'a donc pas sa place, dans ce dossier, car elle donne des résultats trompeurs et non acceptables dans une concertation.**

## POSITION ET ARGUMENTS

### CONSÉQUENCES DE ROISSY-CDG RELIÉ A LA FRANCILIENNE

La Francilienne A104 étant bientôt reliée à l'A16 et la ville de Meaux étant bientôt reliée à Roissy par voie express, en 2020, ADP et les entreprises locales pourraient avoir le souhait de demander un maillage plus dense, autour de Paris, à l'ouest en particulier, avec la continuation du « **Prolongement** de la Francilienne dans l'ouest parisien, à travers le Val d'Oise et les Yvelines » ... Projet contre lequel les populations s'opposent fortement, depuis plus de 27 ans.

D'autre part, il n'y aura jamais de « **Bouclage** », contrairement à ce qui est précisé dans le dossier de consultation, mais un simple « **Prolongement** ».

Même si le projet A104 n'était pas mené à son terme, les 2 départements du Val d'Oise et des Yvelines, entre Pierrelaye et Orgeval, via Achères, Carrières-sous-Poissy et Triel-sur-Seine, subiraient une augmentation très importante du flux de circulation, à cause de la mise en place du barreau « Pont d'Achères // Liaison RD30-RD190 // Pont de Triel », barreau qui est très fortement attendu par le Conseil départemental des Yvelines et la Communauté urbaine GPSEO, mais que les populations rejettent avec vigueur, car ce serait la mise en place de l'**A104 Bis**.

Cette infrastructure à 4 voies (2 fois 2 voies) que nous nommons « A104 Bis » n'aurait pas l'appellation d'autoroute et donc pas les protections nécessaires pour les populations, mais ses nuisances (pollutions sonores et pollutions chimiques atmosphériques) se-

raient alors très destructrices vis-à-vis de l'**Environnement** et vis-à-vis de la **Santé des habitants**. Le projet de terminal T4 n'était pas prévu lors du « **débat public de 2006** » relatif au **projet A104**. Les estimations des flux de circulation réalisées à cette époque sont donc complètement caduques.

Les flux de circulation qui existeraient, dans le futur, seraient sans aucun doute nettement supérieurs aux flux estimés en 2006 (120 000 véh/j dont 20% de poids lourds), flux qui étaient déjà très importants et nettement supérieurs à tous les flux qui existent actuellement dans ce secteur. **Le projet de Terminal T4 fera augmenter considérablement ces estimations de 2006.**

## **AUGMENTATION ASTRONOMIQUE DE 50%, VOIRE MÊME DE 80%, DU NOMBRE DE PASSAGERS**

Le nombre de passagers durant une année, passerait de 70 millions (Données de l'année 2017) à 107 millions, voire même 126 millions, d'ici 2037, d'après ADP... Soit une augmentation comprise entre 53% et 80%, ce qui ferait de l'aéroport de Roissy un véritable « **monstre** », avec le **doublement du nombre de passagers**, dans un futur très proche.... **Aéroport de taille XXXXL !**

*Données relatives au nombre de millions de passagers transportés en 2016, en Europe :*

Londres-Heathrow : 75,7 // Paris-Charles de Gaulle : 65,8 // Amsterdam-Schiphol : 63,6  
Francfort : 60,7 // Madrid : 49,2

*Données relatives au nombre de passagers enregistré en 2016, par pays, en millions :* Royaume-Uni : 249 // Allemagne : 201 // Espagne : 194 // France : 145 // Italie : 135.

## **AUGMENTATION DU NOMBRE DE VOLS D'ENVIRON 40 %**

Cette augmentation du nombre de passagers sera accompagnée de **l'augmentation du nombre de vols**, c'est-à-dire de **l'augmentation très forte des nuisances**, en particulier, **sonores**, avec **500 vols supplémentaires par jour...** Soit environ **28 vols supplémentaires par heure** sur une amplitude horaire de 18h (de 06h du matin à minuit), soit environ **un vol supplémentaire, toutes les 2 minutes...** et cela pendant

**18h de suite, sans interruption !...** Ou encore : **42 vols supplémentaires par heure**, sur une amplitude de 12h.

## **IMPACTS NÉGATIFS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTÉ DES POPULATIONS**

- 1. Augmentation considérable de la quantité des gaz à effet de serre (GES)**, en complète contradiction avec les préconisations de la **COP 21**. Sachant « **qu'un kilomètre parcouru en avion émettrait, par passager, plus de deux fois plus de GES qu'un kilomètre parcouru seul, en voiture** » (285g de CO<sub>2</sub>/km/passager en avion et 112g de CO<sub>2</sub>/km /passager en voiture neuve en 2018, d'après l'ADEME), **l'impact relatif au réchauffement climatique serait le même pour une année de déplacement en France, en voiture et une semaine de déplacement, en avion, dans un pays lointain...**
- 2. Augmentation considérable des nuisances sonores** dues au passage beaucoup plus fréquent des avions au-dessus des habitants.
- 3. Augmentation considérable de la pollution chimique de l'air** due à la **très nette augmentation des rejets dans l'atmosphère**, et cela, malgré les progrès réalisés, dans le futur, sur le plan technique, au niveau des moteurs et de la composition des carburants.
- 4. Forte dégradation de la santé des habitants, dans toute l'Île-de-France**, conséquence des 3 points cités précédemment. **Cette dégradation sanitaire a un coût économique dont il n'est tenu aucun compte dans le dossier de présentation.**
- 5. Incidence négative sur le climat due à l'augmentation de l'effet de serre**, alors que dans le cadre de la « **Loi d'Orientation sur les Mobilités** », les populations et le Gouvernement sont invités à tout faire pour diminuer l'effet de serre et améliorer la « **transition écologique** ».

---

## CONCLUSION :

### AVIS DÉFAVORABLE POUR CE PROJET

En général, dans tout grand projet d'infrastructure, deux volets importants existent :

- La **création d'emplois** évoquée par le maître d'ouvrage et qu'il a très souvent tendance à surestimer.
- Les **nuisances causées par le projet**, dans le **domaine sonore** mais aussi dans celui de la **pollution atmosphérique**, nuisances que le maître d'ouvrage a très souvent tendance à sous-estimer, voire même à occulter.

Cependant, il n'est pas

recevable de mettre seulement en exergue les créations d'emplois, à plus ou moins long terme, tout en occultant volontairement les **retombées négatives du projet**, vis-à-vis, d'une part, de la **santé des populations riveraines de l'aéroport** mais d'autre part, **des populations qui seront survolées, nuit et jour, par un nombre d'avions en très forte augmentation, dans toute notre région.**

Cette « non prise en compte » des « **nuisances engendrées** » vis-à-vis des habitants est d'autant plus regrettable que

depuis plusieurs années, **les experts scientifiques nationaux et internationaux, dont l'OMS en tête, dénoncent tous, d'une même voix, en s'appuyant sur les études épidémiologiques, les maladies engendrées par le bruit et par les pollutions de l'air** (NO<sub>x</sub> et COV, particules fines et surtout celles qui sont les plus dangereuses, les **particules ultrafines**).

---

<sup>1</sup> Lien vers le « Bilan national de l'ADEME » du 30/05/2018 : <https://presse.ademe.fr/2018/05/lademe-publie-le-bilan-national-sur-limpact-environnemental-des-aerodromes.html>

<sup>2</sup> Lien vers le rapport de BRUITPARIF de février 2019 : <https://www.bruitparif.fr/pages/Actualites/2019-02->

INFORMEZ-VOUS, EXPRIMEZ-VOUS

et INSCRIVEZ-VOUS sur

**terminal4-cdg.groupeadp.fr**

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