



DIRAP

Défense des Intérêts des Riverains de l'Aérodrome de Pontoise-Cormeilles en Vexin

Association 1901 enregistrée en préfecture du Val d'Oise n°W953001208

Siège social : Mairie 95810 Epiais Rhus

Adresse postale : Dirap 10 rue Jean Perrin 95450 ABLEIGES

Site : <http://dirap.org> e mail : dirap@dirap.org

Contribution DIRAP au projet ADP de Terminal T4 à Roissy /CDG

L'association DIRAP a pour objet de défendre les intérêts des habitants, en agissant pour la préservation de leur environnement, leur santé, leur sécurité et leur patrimoine, affectés par les nuisances sonores et chimiques générées par l'activité aéronautique quelle que soit leur source ou leur provenance y compris lorsqu'elles sont le fait d'activités d'autres plateformes aéroportuaires situées en région parisienne.

Le champ d'action territorial de la DIRAP est constitué par les communes composant le Parc Naturel Régional du Vexin Français et de ses villes limitrophes.

Contexte

ADP a lancé une concertation (du 12 février au 12 mai 2019) sur le projet de Terminal T4 à Roissy sur 480 communes dont certaines situées dans le champ d'action territorial de la DIRAP. Le dossier est disponible sur le site internet : terminal4-cdg.groupeADP.fr.

Les documents mis à disposition ont été analysés par la DIRAP pour en tirer les incidences sur les populations représentées par la DIRAP, pointer certaines incohérences et faire des recommandations.

Ce projet envisage une augmentation de 80 % du nombre de passagers sur Roissy/CDG et de 40 % du nombre de survols, dont sur le territoire du Vexin et des villes limitrophes, aggravant les nuisances ressenties par les populations.

ADP indique que la concertation doit permettre d'améliorer le projet en relations avec les parties prenantes, elles est suivie par des garants de la CNDP.

L'enquête publique relative au projet est prévue au deuxième semestre 2020.

L'investissement prévu est de 9 Milliards d'€ financé par ADP.

Pourquoi ce projet ?

Pour répondre à l'augmentation du trafic mondial de 100 % à 2030. Roissy pourrait atteindre 126 millions de passagers en 2037 soit + 80 % par rapport à 2017. Le nombre de mouvements d'avions serait en augmentation de 38 % car le nombre de passagers (emport) par avion augmente régulièrement. Le terminal T4 accueillerait 40 millions de passagers.

Les emplois directs prévus seraient de 50 000.

A noter que l'on considère que 1000 emplois sont induits pour 1 million de passagers en plus, coefficient qui ne tient pas compte des progrès d'automatisation des activités, comme noté lors des progressions passées du nombre de passagers.

ADP met en avant le hub que représente Roissy et confirme vouloir profiter de cette organisation du transport aérien pour assurer sa croissance économique. Il faut noter que 30 % des passagers actuels sont uniquement en transit. Ils permettent à ADP d'enregistrer des ressources importantes dans les commerces et services proposés sur l'aérogare (mais ne participent pas au développement économique ailleurs sur le territoire).

La consultation du rapport financier ADP 2017 indique bien que 47 % de ses ressources (EBITDA) sont du fait des commerces, services et immobilier, avant les activités aéronautiques qui représentent 35 %.
Cette mise en avant du hub, empêche d'envisager le report d'une partie du trafic hors Ile de France !

Les conséquences pour nos territoires.

Le Vexin est survolé par les nouvelles trajectoires de Roissy depuis 2012. Le projet augmenterait de 38 % les survols et impliquerait la progression de 450 à 650 vols par jour ! Avec les nuisances associées sur des territoires comme le Vexin pour lequel l'effet émergence est important du fait du faible bruit de fond.

Le bruit

ADP indique que l'indicateur d'énergie sonore local proche de l'aérodrome augmenterait de l'indice 66,2 en 2017 à 75 en 2037, soit le niveau de 2014.

Ce qui signifie que tous les progrès réalisés récemment avec les réglementations, dont chacun se félicitait, seraient balayés !!

ADP admet (en réunion) que IGMP ne reflète pas toute la nuisance et est ouvert à la définition d'indicateurs complémentaires.

ADP compte également sur la mise en œuvre de procédures de descentes douces pour réduire le bruit à plus de 20km de la piste (dont Le Vexin).

Il faut noter que récemment, l'OMS (organisation mondiale de la santé), ***préconise de fixer la limite de bruit à Lden : 45 dB dont Ln : 40 dB la nuit.***

Bruitparif en a déduit les zones des populations survolées subissant ces niveaux de bruit (en 2017). Elles augmentent notablement, plus du double de surface par rapport au PEB actuel !

Par ailleurs, Bruitparif a diffusé en février 2019 une étude présentant les risques sanitaires potentiels liés aux bruits, dont l'aérien.

On note que plus de 1,6 millions de personnes sont impactées par les bruits aériens avec des conséquences sur la réduction du nombre de mois de vie en bonne santé. (voir étude sur site internet Bruitparif).

La pollution

ADP indique que le taux d'oxyde d'azote augmenterait de 30 % et les particules fines de 11 %.

Mais ADP compte sur la modernisation des appareils des compagnies pour se limiter à ces valeurs :

→ 100 % de renouvellement de la flotte moyen courrier

→ 30 % pour la flotte long courrier

Qui imposera, si nécessaire cette modernisation ?

Notons au passage le cynisme de ADP qui indique que

→ les oxydes d'azote seraient émis surtout en altitude !!!

→ les particules fines resteraient sur la zone aéroport : beau cynisme vis à vis des passagers et des employés sur place !

Les gaz à effet de serre

ADP prévoit des moyens pour réduire les émissions de l'activité directe de la plateforme (qui représentent une partie faible:3 %).

ADP estime que les émissions des avions (actuellement 62% du total) seront maîtrisées du fait de l'engagement de OACI de les limiter au niveau de 2020 !! et celles du transport passagers / employés (28% du total) par le recours au transport en commun !!!???

Les promesses n'engagent que ceux qui les écoutent (sic)!!

L'Autorité Environnementale considère pour sa part que les émissions augmenteront de 30 % avec les prévisions de trafic.

L'emploi

ADP estime la création de 50 000 emplois en favorisant les localités proches.

Mais ADP indique que les populations proches actuelles ont un déficit de qualifications (et des faibles revenus), que les personnels qualifiés sont éloignés du fait de manque de logements (limitation du PEB),

de choix personnel de vivre dans des zones d'habitat moins dense éloignées et moins desservies en transport.

Ce qu'il faut comprendre c'est que les populations qualifiées (de revenu plus important) s'éloignent des nuisances de l'aéroport et du risque induit sur le patrimoine (valeur habitation) !

Alors comment ADP peut penser que de nouvelles populations qualifiées resteront sous les nuisances de l'aéroport ??

Accessibilité

En 2037 : ADP envisage jusqu'à + 80 % passagers, soit + 56 millions /an par rapport à 2017.

ADP admet les engorgements des transports actuels, et compte sur des investissements futurs pour éviter l'accroissement avec l'activité du Terminal 4.

- Roissy Express ; Ligne 17 ; modernisation RER B ; *bouclage francilienne EST* ; *réflexion adaptation réseau BUS*

Mais ces investissements ne sont pas tous décidés !

ADP compte sur l'augmentation du transport en commun (de 37 % à 60 %!). Notamment par les salariés qui utilisent à 90 % la voiture personnelle actuellement.

Comment ADP peut espérer cela alors que les salariés habiteront certainement éloignés des nuisances de l'aérodrome, que celles-ci vont s'étendre et que les automobiles devraient être moins consommatrices de carburant donc moins coûteuses en transport ?

Conclusion :

Le projet de Terminal T4 n'est pas acceptable en l'état car il entraînerait une forte augmentation des nuisances (bruit et pollutions) pour les populations franciliennes qui demandent déjà depuis plusieurs années la réduction des nuisances existantes.

Les retombées économiques seraient en priorité pour ADP notamment pour ses activités de commerces et de services proposés sur l'aérogare, comme confirmé par le ministre de l'économie lors des discussions relatives à la privatisation de ADP. En particulier les passagers en transit (effet hub) resteront captifs pour les dépenses dans les commerces.

Le projet doit être modifié en affectant une partie du résultat économique à la mise en œuvre de mesures pour éviter l'accroissement des nuisances infligées aux populations et les conséquences notamment en termes de santé.

Ce que propose la DIRAP pour préserver la santé des populations

- Limiter les mouvements à 500 000/an (soit le niveau actuel)

1) en augmenter rapidement l'emport (nombre de passagers par avion) par augmentation des taxes et des interdictions réglementaires. C'est accélérer la tendance actuelle en donnant une visibilité aux compagnies aériennes via un signal « prix ». Cela permettra également de financer plus rapidement l'insonorisation des logements des riverains ce qui alimentera l'emploi local.

2) en réduisant les vols en transit, via des taxes de « service de transit ».

- Interdire les avions bruyants (imposer une marge de bruit des avions très supérieure à 13)

- Réduire les créneaux de nuit (entre 22h et 6h)

- Appliquer les taxes sur le kérosène (pour une concurrence loyale entre transports et intégrer les externalités négatives)

- Mettre en place des descentes douces sans palier.