

## Avis sur le Plan National Santé Environnement 4

*Le groupe G.A.R.E (Groupement Associations Roissy Environnement) est constitué d'associations de défense des riverains et d'associations d'environnement, siégeant à la Commission Consultative de l'Environnement de l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle.*

### CONSTAT

Alors que les territoires autour des grands aéroports sont reconnus pour cumuler la défaveur sociale et environnementale, et que Roissy CDG est considéré comme l'un des deux points noirs majeurs du bruit aérien en Europe (avec Heathrow) au regard de la Directive 2002/49/CE, le PNSE4 ne s'intéresse qu'au cumul possible des aides à l'insonorisation des riverains (dispositif existant mais qui fonctionne au ralenti faute de budget adapté), avec les mesures d'aide à l'isolation thermique des bâtiments.

Nous regrettons vivement que les thématiques prioritaires de la pollution de l'air extérieur et de la pollution sonore, ainsi que leurs impacts avérés sur la santé, ne fassent pas l'objet d'actions et de recommandations ambitieuses et précises, en particulier à destination des acteurs du transport aérien.

### CONSÉQUENCES SANITAIRES DE LA POLLUTION CHIMIQUE LIÉE AU TRANSPORT AÉRIEN

Les émissions des avions sont similaires à celles des moteurs diesel : dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>), oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>), monoxyde de carbone (CO), composés organiques volatiles (COV), dioxyde de soufre (SO<sub>2</sub>), particules fines (PM).

L'exposition à la pollution liée au trafic aérien et aux activités aéroportuaires provoque le développement de pathologies chroniques et menaçant notre santé : broncho-pneumopathies chroniques obstructives, asthme, infection des voies respiratoires, pneumonie...). Des effets cancérogènes sont constatés à long terme.

### CONSÉQUENCES SANITAIRES DE LA POLLUTION SONORE LIÉE AU TRANSPORT AÉRIEN

L'ADVOCNAR a fait la [synthèse de plus d'une centaine d'études, rapports et parutions sur le bruit et ses effets sanitaires](#), documents français et étrangers, études spécifiques bruit du transport aérien, qui démontrent la gravité des nuisances sonores dues au trafic aérien :

perturbations du sommeil, troubles anxiodépressifs, maladies cardiovasculaires avec une mortalité augmentée, baisse des performances intellectuelles, retard des apprentissages ([Etude CSNA](#)).

L'étude DEBATS (Discussion sur les Effets du Bruit des Aéronefs Touchant la Santé) a produit ses derniers résultats dans [un article de BEH Santé publique France](#) le 27 octobre dernier, qui consolident et précisent les conclusions des autres études. Le [rapport complet](#) de l'étude vient de paraître.

Les nouvelles lignes directrices de l’OMS, parues le 10 octobre 2018, définissent des niveaux d’exposition au bruit des transports à ne pas dépasser pour limiter au maximum les effets nocifs sur la santé. L’OMS réévalue les risques encourus, en particulier pour les bruits liés au trafic aérien. A partir d’un niveau de bruit Lden 45 et Lnight 40, les risques pour la santé sont avérés.

L’étude de Bruitparif « [Impacts sanitaires du bruit des transports dans la zone dense de la Région Ile-de-France](#) », met en évidence le nombre de mois de vie en bonne santé perdus à cause de l’exposition au bruit des transports. Avec le bruit du transport aérien, autour d’Orly et Roissy-Charles de Gaulle, c’est jusqu’à 3 ans de vie en bonne santé perdues pour les habitants exposés, rien que pour le bruit du transport aérien. Environ 1,4 million de personnes sont concernées par l’impact du bruit aérien lié à Roissy-Charles de Gaulle.

### L’INACTION DES POUVOIRS PUBLICS

Les [promesses du Grenelle de l’Environnement](#) ne sont pas tenues.

Le tableau ci-dessous compare les promesses de réduction de bruit, de CO<sub>2</sub> et de Nox du Grenelle avec les résultats et perspectives de l’étude EASA 2016 :

	2008	Rapport EASA 2016	
	Promesses Grenelle	De 1990 à 2014	De 2014 à 2035
Bruit	- 50% pour 2020	2,5 millions de personnes sur 45 aéroports	2,9 millions de personnes (+15%)
CO <sub>2</sub>	- 50% pour 2020	+80%	+45%
NOx	- 80% pour 2020	+100%	+43%

#### Bruit :

- Le Plan de Prévention du Bruit dans l’Environnement (PPBE) de Roissy-Charles de Gaulle, plan d’action sur 5 ans adopté le 16 novembre 2016 pour « évaluer, prévenir et réduire » le bruit dans le périmètre du Lden55 autour de l’aéroport, conduit à une augmentation de la surface impactée par le dépassement de la valeur limite Lden55, et à une diminution d’à peine 1,5% de la population impactée, et de façon inexplicable : ces personnes sont-elles censées déménager pendant la période 2016-2021 ?
- Dans le cadre du Règlement UE 598-2014, l’UE a demandé aux Etats membres de mettre en place l’approche équilibrée en 2016 pour diminuer le bruit autour des grands aéroports de l’Union. Fin 2020, aucun aéroport français n’a rendu son étude d’approche équilibrée, aucun n’a mis en place un panel de mesures cohérentes pour réduire le bruit selon des objectifs établis au préalable.

#### Pollution :

- Dans le cadre du Plan de Protection de l'Atmosphère Ile-de-France (PPA-IDF) révisé et arrêté le 31 janvier 2018, le secteur du transport aérien est le seul à réduire ses émissions polluantes d'environ ... 0 % ! Aujourd'hui responsable de 8 % des émissions de NO<sub>x</sub> en Ile-de-France, ce secteur est passé du 4<sup>ème</sup> au 3<sup>ème</sup> rang du plus gros pollueur aux NO<sub>x</sub> en Ile-de-France (Source Airparif - 2<sup>ème</sup> journée de la Qualité de l'Air en Ile-de-France 21/11/2019) et bénéficie d'une indulgence coupable.
- En application de l'article 45 de la loi n°2015-992 et du [décret n°2016-565](#), l'ADEME a établi un [bilan national des programmes d'action de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques](#) communiqués par les onze grands aéroports français, dont Roissy-Charles de Gaulle.  
Ce bilan note qu'en volume, les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques restent, en 2025, à un niveau proche de celui de 2010, à l'exception des émissions de COV qui sont en baisse. Une évolution à la hausse apparaît à partir de 2020, pour les émissions de gaz à effet de serre, d'oxydes d'azote et de TSP.

### **ENSEIGNEMENTS DE LA CRISE SANITAIRE DE LA COVID-19**

Cette crise qui date de fin 2019 a mis en évidence la relative négligence du transport aérien sur la diffusion biologique planétaire. On peut rappeler que l'aérien transporte mondialement pratiquement 4 milliards de passagers avec un temps maximum d'une journée de délai du départ à l'arrivée !

En France et à Roissy en particulier peu de mesures de contrôles sanitaires n'étaient prévues et appliquées début 2020.

Il est donc essentiel de tenir compte des enseignements de cette crise mondiale qui est un premier avertissement et que le transport aérien prenne pour sa part des mesures de protection de la santé humaine relativement aux risques biologiques planétaires futurs !

### **LES DEMANDES DES ASSOCIATIONS**

Lors des Assises Nationales du Transport aérien en 2018, nous avons proposé un panel de mesures pour réduire efficacement le bruit et la pollution chimique liés au transport aérien. Ces mesures doivent être intégrées au PNSE4 et déclinées dans les plans adaptés : PEB, PPBE, PPA, et faire l'objet de modifications législatives quand cela est nécessaire.

#### **Réduction du bruit :**

- Réduction des nuisances nocturnes
- Suppression des avions les plus bruyants
- Mise en place de la descente continue généralisée
- Eviter la sortie prématurée des trains d'atterrissage, des becs et des volets
- Mise en place systématique du décollage en seuil de piste
- Poursuite de la pose des rétrofits sur les avions de la gamme A320
- Augmentation de l'angle d'atterrissage
- Mise en place d'une configuration préférentielle
- Utilisation de trajectoires à impact sanitaire amoindri

- Mise en place d'un PGS (Plan de Gêne Sonore) plus efficace, avec une zone d'indemnisation supplémentaire comprise entre Lden55 et Lden50, et un budget à la hauteur des besoins.

#### **Réduction de la pollution chimique :**

- 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 »
- 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 Energétique
- Application correcte de la Directive 2008/50/CE sur la qualité de l'air.

#### **Plafonnement en nombre de mouvements :**

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 seuil actuel, soit moins de 500 000 mouvements/an, tous mouvements confondus (total des vols commerciaux fret et passagers et des vols non commerciaux). En effet, la fréquence des survols est, avec le niveau de bruit, l'un des paramètres ayant des conséquences avérées sur la gêne et la santé.

#### **Liste des associations du groupe G.A.R.E signataires :**

ADVOCNAR

Les Amis de la Terre Val d'Oise

AREC

CIRENA

DIRAP

France Nature Environnement Ile-de-France

FNE Seine & Marne

MNLE 77

MNLE 93 Nord-est parisien

ROSO

SOS Vallée de Montmorency

Val d'Oise Environnement