

TERMINAL 4 A ROISSY

NON MERCI !

Avec le projet du terminal 4 à Roissy-Charles-de-Gaulle, le Groupe Aéroports de Paris (ADP) a la folie des grandeurs : il ajoute l'équivalent du trafic d'Orly à celui de Roissy. 40 millions de passagers supplémentaires à terme viendront augmenter considérablement les survols, et donc les nuisances environnementales subies par les Franciliens.



Or, à ce jour, les habitants survolés sont toujours dans l'attente de vraies mesures de diminution des nuisances aériennes.

Au lieu de cela, ADP met en place les conditions d'une croissance sans limites du trafic aérien dans la région la plus dense, qui accueille déjà plus de 50 % du trafic national.

Un projet :

→ incompatible avec le Plan de prévention du bruit dans l'environnement de Roissy (PPBE) visant à prévenir et à réduire le bruit autour de l'aéroport,

→ incompatible avec la réduction de la pollution chimique dans le cadre du Plan de protection de l'atmosphère d'Ile-de-France (PPA-IDF),

→ incompatible avec les engagements de la France lors de la COP 21 de réduire d'ici à 2050 d'un facteur 4 ses émissions de gaz à effet de serre.

Où est l'État stratège en matière de politique aéroportuaire, garant de l'intérêt général, responsable face aux enjeux sanitaires ?

À l'heure où Respire et Greenpeace pointent du doigt la mauvaise qualité de l'air que respirent nos enfants, où Bruit-parif souligne les mois de vie en bonne santé perdus à cause du bruit du transport aérien en zone dense francilienne, où l'étude épidémiologique DEBATS confirme l'impact sanitaire du bruit aérien sur la santé, **il est temps d'agir.**

Le projet du terminal 4 reflète une approche économique d'un autre temps, où environnement et santé sont relégués au rang de détail de la grande marche de la croissance.

Nous disons NON à ce projet et demandons en urgence un arrêt de la croissance du nombre de mouvements d'avions et la mise en œuvre des mesures contre le bruit et la pollution chimique que les associations ont présentées en 2018 lors des Assises nationales du transport aérien.

Françoise BROCHOT
Convergence associative

IMPACT DU TERMINAL 4

→ VOLS SUPPLÉMENTAIRES + 38 %

Actuellement 1 300 vols par jour (483 000 vols/an).

En 2037, jusqu'à 500 avions en plus par jour, soit 1 800 vols (660 000 vols/an).

→ AUGMENTATION DE L'INDICATEUR DE BRUIT + 13 %

L'indice global moyen pondéré passera de 66,7 en 2017 à 75 en 2037. Si le trafic est au rendez-vous, le PEB (Plan d'exposition au bruit) atteindrait son seuil de révision (600 000 mouvements d'avions) dès 2030.

→ AGGRAVATION DE LA POLLUTION CHIMIQUE

+30 % d'oxydes d'azote

+11 % de particules fines dans le cycle LTO, qui ne représente qu'une partie de la pollution des avions.

Sans compter la part du trafic routier induit par le fonctionnement de la plate-forme.

→ AUGMENTATION DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE

+12 % dans le cycle LTO.