



Association Environnement 93

Présentation association Environnement 93

Environnement 93 est la fédération des associations de protection de l'environnement de Seine-Saint-Denis. Depuis 1988 l'association veille de façon permanente à la protection, la mise en valeur, la restauration, la remise en état, la gestion de l'environnement en Seine-Saint-Denis.

L'association Environnement 93 est affiliée à FNE Île-de-France.

Résumé de la contribution sur la vision stratégique de Paris-Charles de Gaulle

Dans son introduction qui pose le cadre de la concertation organisée autour de la vision stratégique d'aménagement de Paris-Charles de Gaulle, le groupe ADP annonce son ambition de répondre aux défis environnementaux et économiques exigés dans le cadre de la dynamique de décarbonation du secteur aérien.

Pour garantir un dialogue constructif la CNDP a été convoquée dans cette concertation pour assurer une expression de l'ensemble des parties prenantes.

Le groupe ADP a estimé ainsi faire de cette concertation préalable un levier d'approfondissement du dialogue avec ses voisins et parties prenantes. La participation active du maître d'ouvrage, de certaines collectivités, des entreprises du secteur aéroportuaire a cependant été

privilegiée de manière outrancière, laissant de côté des acteurs considérés comme « passifs » du projet tels les riverains et les associations.

Pour l'ANSES et BRUITPARIF 1,4 million de Franciliens qui sont exposés à des niveaux de bruit aérien supérieurs aux lignes directrices de l'OMS étaient tout aussi pertinents pour intervenir concrètement dans ce débat au même niveau que les parties prenantes choisies par ADP.

Alors que les objectifs de transparence et de qualité de l'information, d'expression de tous, de pertinence des outils d'expression, d'équivalence de traitement, d'écoute mutuelle, ont été régulièrement rappelés en réunion publique, l'absence d'opportunité d'expression de ces riverains et de leurs associations dans le débat public/réunion publique est une lacune majeure de cette concertation.



CONCERTATION DU 8 AVRIL AU 8 JUILLET 2025

CAHIER D'ACTEUR

CONTACT

Nom acteur : Environnement 93.....

**Adresse : ...Siège Social : Parc National Forestier de Sevrans
allée Burlot / 93410 Vaujours**

Adresse Postale : 11, allée des Sources / 93220 Gagny

Mail : ...contact@environnement93.fr.....

/

AVIS GÉNÉRAL SUR LA VISION STRATÉGIQUE DE PARIS-CHARLES DE GAULLE

/

Un aéroport qui ignore le territoire

Dans une première analyse des neuf premières semaines de la concertation, lors de la réunion publique de mi-parcours organisée à Aulnay-sous-Bois le mardi 3 juin 2025, le décalage important entre les impacts essentiels du projet selon qu'il est présenté par ADP, ou ressenti par les habitants du territoire, qu'ils soient salariés de la plateforme ou riverains soumis aux différents aléas des activités aéroportuaires, a été largement mis en lumière.

Mobilité

Selon que l'on est usager, salarié sur la plateforme, ou riverain, la problématique de mobilité n'a pas la même signification. Le projet insiste largement sur le confort et la qualité des déplacements dans l'enceinte de l'aéroport, pour des voyageurs en transit, en voyage d'affaire ou touristes sur la région.

Le projet laisse ainsi de côté les 90 000 salariés de l'aéroport, en particulier nombre d'entre eux qui travaillent en horaires décalés.

Nuisances.

Malgré la réunion thématique organisée à Goussainville sur la thématique Air/Bruit/Santé, les grands principes, pourtant reconnus pour

rendre supportable le trafic aérien tels que, approche équilibrée, plafonnement du nombre de vols, couvre-feu, n'ont pas été sérieusement abordés.

De même les grands objectifs de décarbonation vantés en particulier par l'utilisation de l'hydrogène, sont reconnus comme difficiles à mettre en œuvre à l'échéance 2050, sinon parfaitement utopiques.

CDG Express.

Comme déjà évoqué dans le cadre général des mobilités, ce moyen de transport a été analysé et pris en compte en mesurant essentiellement le seul confort des voyageurs.

De La Courneuve à Tremblay-en-France on peut une nouvelle fois mesurer un fossé d'inégalités qui ne cesse de se creuser.

Santé et PIB

Le projet présenté par ADP annonce une augmentation du trafic aérien en Ile-de-France de l'ordre de 19 % en nombre de mouvements d'avions en 2050, soit 592 000 avions contre 505 000 en 2019. Cette augmentation induit bien sûr une augmentation des pollutions sonores subies par les riverains.

Pour leur part, en octobre 2021, l'ADEME et le Conseil national du bruit (CNB) ont publié une étude qui estime que le **coût social du bruit** s'élèverait en métropole désormais à plus de 147 milliards d'euros par an correspondant à la valorisation économique des 158 000 années de vie en bonne santé perdues chaque année du fait des perturbations du sommeil, de la gêne, des risques accrus de maladies cardiovasculaires ou cardio-métaboliques, de troubles anxiodépressifs et de difficultés d'apprentissage.

Bruitparif a pour sa part réalisé la déclinaison francilienne de cette étude en utilisant les données et études disponibles à l'échelle de l'Île-de-France et en ajustant certaines méthodologies de calcul. Le travail conduit aboutit à un chiffrage de 42,6 milliards d'euros par an attribuables aux nuisances sonores en Île-de-France, celui du bruit aérien étant évalué à 4,1 Md€/an.

De la même manière l'Observatoire régional de santé - Île-de-France (ORS-IDF) et Airparif ont évalué le nombre

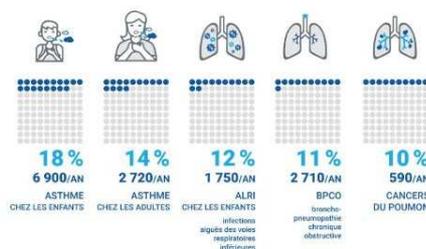
CAHIER D'ACTEUR

de cas de maladies chroniques provoquées par l'exposition à la **pollution de l'air** en Île-de-France. Chaque année, plusieurs dizaines de milliers de cas d'AVC, d'asthme, d'infections respiratoires, de cancer du poumon, de broncho-pneumopathie chronique obstructive, d'infarctus du myocarde, d'hypertension artérielle et de diabète de type 2 pourraient être évités en abaissant fortement les concentrations de polluants de l'air, au niveau des seuils recommandés par l'OMS sur toute la région. Ces maladies chroniques entraînent des pertes économiques estimées à 2,1 milliards d'euros chaque année.

Il est très regrettable que la concertation engagée par ADP se contente de mesurer la contribution de l'aéroport à la richesse du territoire sans évaluer objectivement les impacts sanitaires et économiques qui grèvent sensiblement cette contribution estimée à 3% du PIB Francilien.

IMPACTS ÉVITABLES DE LA POLLUTION DE L'AIR SUR LA SANTÉ EN ÎLE-DE-FRANCE

Part des pathologies chroniques dont est responsable la pollution de l'air (PM₁₀ et NO₂) chaque année en Île-de-France, évitable en respectant les seuils recommandés par l'OMS en matière de qualité de l'air sur toute la région. Déclinaison régionale de l'étude nationale de Santé Publique France. Période 2017-2019 - Sources : ORS-IDF, Airparif (2025)



Emploi.

En 2010, l'étude BIPE commandée par ADP comptabilisait 86 000 emplois directs sur la plateforme aéroportuaire de Roissy, pour un trafic annuel de plus de 58 Millions de passagers.

Le dossier de concertation de 2025 affiche près de 90 000 emplois directs, pour un trafic annuel en 2024 de 70 Millions de passagers, traduisant **un nombre d'emplois directs stagnant malgré une augmentation de trafic annuel de passagers de 20%**.

Pour des raisons structurelles et technologiques, cette **baisse des effectifs au sol par million de passagers** va perdurer, comme l'a confirmé Dominique-Jean Chertier lors des assises du transport aérien le 8 mars 2019.

Les estimations du projet évaluées à 120 000 emplois sur la plateforme à l'horizon 2050 paraissent ainsi totalement irréalistes.

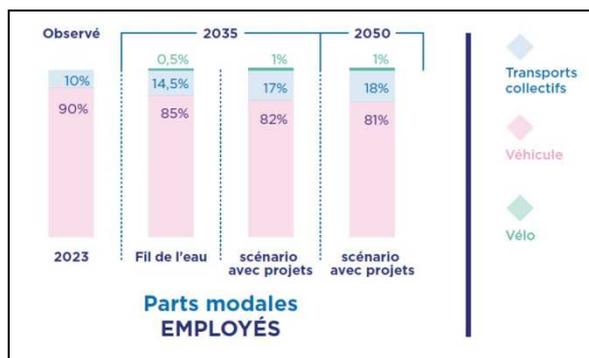
De la même manière l'évaluation du nombre total d'équivalents temps plein (ETP) générés par l'aéroport est incohérente avec les études 2024 du bureau d'étude BDO; 230 000 emplois indirects pour l'aéroport CDG Roissy sont disproportionnés face aux 213 700 ETP comptabilisés par BDO pour l'ensemble des plateformes aéroportuaires franciliennes.

Accessibilité.

Le dossier de concertation insiste sur le confort et le bien être des voyageurs sur la plateforme.

Il est cependant oublié de mettre en

lumière les quelques **180 000 trajets quotidiens imposés aux 90 000 employés de l'aéroport**, pour lesquels les conditions de déplacement en 2050 auront peu évolué, le véhicule personnel restant le moyen encore utilisé par plus de 80% des employés.



Alors que pour les voyageurs des moyens importants sont mis en œuvre tels, LISA, CDGVal, CDGExpress, les employés attendront toujours le fonctionnement régulier du RER B et d'un système «NEXTEO» enfin opérationnel, mais pourront regarder passer le CDGExpress sur des quais de voyageurs en attente d'une rame hypothétique.

CDGExpress.

En premier lieu la vitesse du CDGExpress doit être réduite en milieu urbain de Gare de l'EST à Mitry-Mory pour éviter l'aggravation des pollutions sonores subies par les riverains

En deuxième lieu au moins deux arrêts intermédiaires doivent être prévus :

- * en gare de Villeparisis/ Mitry-le-Neuf afin de permettre aux usagers du RER B et de la ligne K de se rendre plus rapidement sur la plateforme aéroportuaire
- * en gare d'Aulnay-sous-Bois pour assurer une correspondance avec le T4

En troisième lieu l'utilisation du Pass Navigo sera autorisée pour les employés de l'aéroport

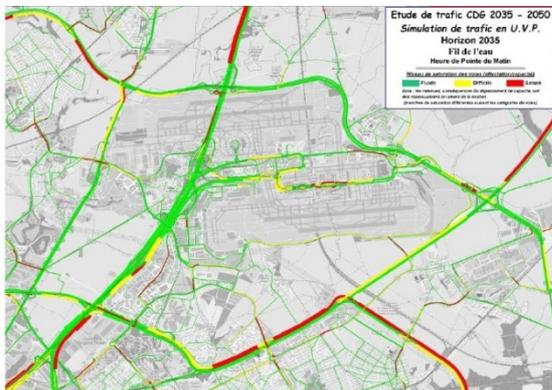
CONCERTATION DU 8 AVRIL AU 8 JUILLET 2025

ACTIVITÉS DE FRET

Le tonnage transporté de 1,9 million de tonnes en 2024 sera doublé à l'horizon 2050.

Malgré cette évolution qui aura un impact significatif sur les réseaux routiers saturés autour de l'aéroport, en particulier sur la Francilienne, aucune mesure n'est envisagée pour tenir compte de ces nouveaux flux.

Aucune perspective ne prend en compte cette augmentation de trafic alors que le dossier de concertation précise que selon l'étude CDVIA de 2024 : « *très régulièrement il y a des heures de congestion qui se produisent matin et soir, avec près de 20 000 véhicules circulant sur la plateforme, dont 4% de poids lourds* ».



Congestions envisagées en 2035 - Scénario avec projets.
Source : CDVIA 2024

ZAN et Biodiversité.

Sur les 3 257 hectares du site aéroportuaire, comme sur les espaces limitrophes, les activités aéroportuaires continuent un grignotage permanent d'imperméabilisation des sols et de

consommation d'espaces naturels agricoles et forestiers (ENAF).

C'est le cas notamment sur les terrains du groupe ZADP dans le quartier de Mitry, ou **5 à 7 hectares** pourraient faire l'objet du développement d'un parc d'activités et de services associés à destination d'entreprises du territoire, que ces entreprises aient ou non un lien avec le transport aérien. ([Dossier de concertation page 99](#)).

C'est le cas sur les **30 hectares** au sud-est de la plateforme, sur lesquels la vision stratégique du projet intègre une mesure conservatoire permettant d'accueillir une usine de stockage et de liquéfaction d'hydrogène à l'horizon 2035. ([Dossier de concertation page 107](#)).

C'est le cas pour la gestion de la ressource en eau pour laquelle de nouveaux aménagements entraîneront une imperméabilisation supplémentaire estimée à 40 hectares. ([Dossier de concertation page 157](#)).

C'est le cas pour la **commune du Mesnil-Amelot** sur laquelle l'arrivée de la ligne 17 Nord de la SGP fait évoluer le paysage communal. Pour sa part la Chambre d'Agriculture de la Région d'Ile de France a donné, le 11 mai 2023, un avis défavorable à la révision allégée du PLU en particulier face à la consommation supplémentaire **de 1,03 hectares d'espaces agricoles** pour l'emprise du projet d'avant-gare. De même la **consommation de 90 hectares d'espaces agricoles** dans le zonage AUX de ce PLU ne doit pas être ignorée pour être totalement associée à l'arrivée de la ligne 17 Nord.

DECARBONATION.

L'un des leviers permettant de faire diminuer les émissions de CO₂ du secteur aérien, est de baisser l'intensité carbone de l'énergie utilisée par les avions. Cependant les carburants de l'aviation durable (CAD ou SAF (Sustainable Aviation Fuel)) ne sont pas encore au point ou pas en quantité disponible suffisante. De même si le cycle de production permet de produire moins de CO₂, leur combustion émet la même quantité de CO₂ que le kérosène.

De la même manière l'annonce récente d'AIRBUS de ne pas pouvoir tenir les délais de mise en service d'un avion à hydrogène en 2035, ressemble à un enterrement qui rejoint les visions sceptiques de BOEING sur ces mêmes technologies.

Le seul levier disponible, et le plus efficace, pour tendre vers une neutralité carbone d'ici 2050, reste ainsi la réduction du trafic aérien que ne veut pas prendre en compte le projet ADP.

CAHIER D'ACTEUR

CONCLUSION

En premier lieu, alors que cette concertation se veut exemplaire et unique par son ampleur, elle n'a pas permis une expression équilibrée de toutes les parties prenantes, plus spécifiquement celle des riverains qui vivent de jour comme de nuit tous les jours sous un trafic aérien qui nuit gravement à leur santé. A ce titre l'objectif de la **directive 2002/49/CE** qui impose d'éviter, prévenir, ou réduire les effets nuisibles du bruit définis par l'OMS ont été ignorés.

En deuxième lieu, alors que qu'il est annoncé une augmentation du trafic, les moyens technologiques envisagés pour en réduire ou annuler son impact ne sont pas réalistes et ne pourront pas générer les effets attendus et nécessaires à l'horizon 2050, ni en termes de pollution sonore, ni en termes d'impact sur le climat.

En troisième lieu le projet proposé par ADP doit être abandonné et prendre en compte la nécessité de limiter le trafic aérien à 440 000 mouvements par an, la nécessité d'instaurer un couvre feu de 22h à 6h.