



Consultation publique T4

Au 17.04.2019 - 471 Avis partagés

Sur l'échantillon des 140 avis déposés entre le 6 et le 17 avril
sur le site de la consultation :

<http://terminal4-cdg.groupeadp.fr/exprimez-vous/participez-en-ligne/>
3 **POUR** – 7 **sans opinion affichée** – 130 **CONTRE**

SÉLECTION DE QUELQUES AVIS NÉGATIFS PARTICULIÈREMENT BIEN ARGUMENTÉS

Développement durable 17.04.19

Le projet du nouveau terminal T4 de l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle, un avion de retard. Le projet du T4, c'est un gigantesque vaisseau amiral de dix-mille mètres carré de verrière qui veut se répandre entre pistes et aéroports actuels comme une métastase climatisée de béton, d'hydrocarbures et de carbone. Le but : quasiment doubler à terme le nombre de voyageurs et de vols pour faire de Roissy, « le premier hub européen devant Londres » d'après notre ministre des finances. Pourquoi ce projet? Parce qu'il faut permettre à nos amis chinois de dévaliser pendant quelques heures les boutiques de luxe des Champs-Élysées ou de skier en été à Europacity, engouffrer nos élites dans des grands cigares blancs vers les plages de Dubaï s'y tremper les fesses pour un moment d'une belle vulgarité, offrir à des chanteurs de rap l'occasion de démolir les étalages des boutiques détaxées, à des vedettes de Ligue 1 de s'y rendre en cortège de puissantes berlines qui consomment plus d'énergie en un trajet qu'un village du XIIIème siècle en un an. Parce qu'il faut bien habiller la mariée ADP, la farder copieusement, afin que les appétits soient aiguisés lors de la vente des bijoux de familles. Et le bâtiment lui-même devra s'accompagner de la cohorte de ses incontournables avatars : multiples infrastructures de desserte dues à la privatisation d'ADP (« L'aéroport de Bangkok est desservi par trois lignes de métro privés : que le meilleur gagne ! »), Europacity, le bouclage du boulevard intercommunal du Paris-Paris, travaux, projets, travaux, lacérant irréversiblement le nord de Paris. Est-ce ce monde-là dont nous voulons ? L'Île-de-France a-t-elle vocation à devenir Atlanta, Hong-Kong ou La Guardia ? Où est le « progrès » si la conversation avec le voisin doit s'interrompre toutes les quatre minutes, si le silence de nos forêts est rempli d'un acouphène permanent, si nos potagers suintent le kérosène détaxé, si le premier vol de nuit réveille un demi-million de personnes à 4:30 du matin? Si, comme Octavio Paz l'écrivait, l'architecture est le témoin incorruptible de l'Histoire, alors ce projet est le stigmate d'une vision économique d'un autre âge, celle de l'économie linéaire mondialisée du XXème siècle au bord de l'effondrement écologique, totalement contraire aux engagements de la COP 21. Le T4 est une bouche béante ouverte sur la biosphère et le monde n'est plus une page blanche sur laquelle on peut indéfiniment construire. Employons plutôt nos moyens économiques à sauver le climat et nous avec. Faire un bon repas froid après la noce et en sorte qu'il ne soit ni le dernier, ni le moins bon. Nous devrions fermer la parenthèse de l'économie linéaire mondialisée qui s'est ouverte à l'ère industrielle et ré-ouvrir celle de l'économie circulaire, territoriale, solidaire. Ne laisser personne en plan. Il n'y a pas si longtemps, le site du village de Roissy-en-France se voyait occupée de polycultures, ce qui en faisait avec la région un cas unique en Europe. Retrouvons le silence de nos forêts comme l'a fait la commune proche de Valmondois en adhérant au réseau Cittaslow (réseau international des villes du bien vivre). Elle est si calme que l'on entend les repas familiaux du dimanche quand on se promène sous la frondaison de ses grands arbres. Les coqs chantent encore à trois kilomètres des pistes d'un aéroport qui n'a pas besoin d'être plus gros que celui de Londres ! Citons le grand Fernand Braudel : « Par la construction de terroirs régulièrement cultivés – au départ de simples clairières – qui s'annexent les réserves de la forêt, du marécage, de la lande et des cours d'eaux, comme un filet jeté sur la nature sauvage dont on ne saurait boudier les ressources. [...] vue d'avion, l'Europe offre le spectacle d'un immense jardin, cultivé avec soin dans sa totalité ». Il ne faut pas faire mentir notre géographe car notre monde est en thérapie. Les beaux ciels d'Île-de-France, déjà jaunés de kérosène, ne supporteront pas davantage le cortège funèbre d'émissions en tout genre et sous leur clarté virginale, rebâtissons l'Île-de-France pour qu'elle redevienne ce qu'elle n'aurait jamais dû cesser d'être : la plus belle région du monde ! **Grégoire Bignier, architecte et enseignant, auteur de l'ouvrage « Ce que l'économie circulaire fait à l'architecture » paru en 2018 aux éditions Eyrolles**

Autres 16.04.19

Vous sollicitez l'avis des riverains... 1-99 % sont contre ce projet ; 2-nous vous exprimons la souffrance qu'occasionne le passage des avions au-dessus de nos villes : A titre d'exemple, " "Alors avec l'augmentation du trafic nous n'aurons plus qu'à fuir... Vous aurez bousiller un grand nombre de villes.. De villages... Faisant de la région parisienne un enfer. "

En ce qui me concerne, j'habite le parc de Maisons-Laffitte, près de la forêt (vers l'avenue voltaire/la Fayette/Engrand); Je suis venue ici avec ma famille car ne pouvant partir en province pour des raisons professionnelles, j'ai tenté de trouver un endroit moins pollué, plus calme pour mon fils, encore en maternelle...Résultat : dès que les beaux jours arrivent, les avions volent régulièrement au-dessus de nos têtes, très bas, nous réveillant régulièrement vers 5:00, survolant de très près les espaces verts où les enfants jouent... "...Faisant de la région parisienne un enfer "disait le témoignage...Effectivement, où devons-nous nous terrer pour avoir la paix ? 3-Vous connaissez parfaitement les conséquences de ces nuisances : troubles du sommeil, problème respiratoire etc... et pourtant vous précisez bien que "(...) le maître d'ouvrage reste libre de sa décision finale" et à la lecture de votre site, on comprend très vite où se situent les priorités... Peu importe les dégâts environnementaux, peu importe les conséquences sur sa population, l'important est de "continuer à capter une part de la croissance du trafic aérien mondial ", faire aussi bien sinon mieux que "Dubai"! Et si on pouvait être prêt, au moins en partie, pour les jeux Olympiques 2024 , quelle belle publicité ! Dites moi, sommes nous en France ou en Chine ??? Bien-sûr l'argument selon lequel "cela va créer de l'emploi ! "est mis en avant (comme toujours !), à croire que seul les projets dévastateurs pour l'environnement et la santé public sont créateurs d'emplois ! C'est pas de chance ! Ce projet de terminal 4 est aux antipodes du discours politique officiel du "développement durable", de la "transition écologique" de la "COP 21" ! Dans votre rubrique "qu'est ce qui va changer" , pas un mot sur le nombre d'avions supplémentaires qui vont réellement survoler les différentes villes qui se situent dans les couloirs aériens, pas un mot sur les vraies conséquences en terme de nuisance sonores et de pollution atmosphérique sur les habitants des villes survolées. Vous écrivez par exemple "l'un des enjeux pour le projet est de maîtriser l'impact des nuisances sonores" malheureusement, et vous ne pouvez l'ignorer, nous en sommes très très très loin.... Vous écrivez également "S'agissant de la réduction des émissions de gaz à effet de serre, et plus globalement de la qualité de l'air, le projet doit être compatible avec les objectifs du SRCAE (Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Énergie) d'Île-de-France et plus particulièrement avec les objectifs et orientations concernant le trafic aérien, qui préconisent [donc rien d'obligatoire !] la limitation de l'impact environnemental des plateformes aéroportuaires" Mais là encore, soyons réaliste SVP : les avions ne dégagent pas de l'huile essentielle de pâquerettes... En fait, dans cette rubrique vous évoquez essentiellement les espaces verts de ce nouveau terminal qui permettra d'offrir un accueil convivial aux passagers (qui ne sont donc que de PASSAGE) et de bonnes conditions de travail aux salariés. Vous oubliez juste l'impact QUOTIDIEN pour des milliers de personnes ...les habitants (adultes et enfants !!) et une question : si ce terminal n'est pas suffisant à terme, vous en ferez un autre, puis un autre...? Quelle est votre limite à faire supporter l'insupportable à vos concitoyens ? J'appelle à la raison : ne mettez pas en application ce projet. La lecture de l'ensemble des avis des habitants qui subissent déjà les nuisances de l'aéroport actuel ne peuvent que vous conduire à abandonner ce projet. Notre aéroport ne sera peut-être pas à la hauteur de celui de Dubai mais au moins la France pourra se targuer de prendre en compte le bien-être et la santé de sa population !

Développement durable 15.04.19

La France affiche son ambition d'atteindre la neutralité carbone à horizon 2050. Le Comité Régional du Tourisme d'Ile de France a quant à lui produit un bilan carbone et des scénarios d'évolution démontrant que le transport aérien contribue à hauteur de 67% aux émissions d'équivalent CO2 du tourisme en Ile-de France, et que le respect des engagements de l'accord de Paris (scénario dit facteur 4) implique une baisse du trafic aérien induit par le tourisme. De manière générale, on voit mal comment la France pourrait tenir son engagement de neutralité carbone sans réduction significative du trafic aérien. Dans cette perspective qui s'impose à tous, quel est l'intérêt économique d'ajouter un nouveau terminal à un aéroport qui a donc vocation à être structurellement en sur-capacité ?

Attractivité 13.04.19

Stop aux grands projets inutiles ! L'aéroport serait saturé ? Augmentez les taxes d'aéroport et le problème sera réglé ! Trop de vols avec correspondance passent par cet aéroport, et Paris est déjà suffisamment attractive comme ça, merci ! Les prix de l'immobilier et des loyers le reflètent. Ce sont les métropoles et les villes moyennes de province dont il faudrait développer l'attractivité désormais. De plus, d'un point de vue stratégique, cet investissement pourrait s'avérer une catastrophe financière. Si le monde prend bientôt les mesures qui s'imposent dans la lutte contre le réchauffement climatique et crée une taxe carbone prohibitive sur le transport aérien, alors le trafic aérien chutera brutalement, et ce nouveau terminal sera soudainement déserté.

Développement durable 13.04.19

Le projet de développement du terminal 4 est une aberration écologique et économique durable, basé sur des approximations (nombre d'emplois créés...) dont la réalité actuelle (nombre d'emplois locaux actuels) n'est même pas avérée, alors que l'impact environnemental est incontestable et dramatique pour toutes les populations du bassin concerné. Je suis donc formellement opposé et déterminé à m'opposer à ce projet. A minima, ADP doit respecter les plans anti-bruit légaux, utiliser tous les fonds disponibles pour l'isolation phonique des logements de la zone et remettre à l'ordre du jour, l'utilisation des pistes Nord vers Creil.

Autres 13.04.19

la gare de Gonesse dont parle ADP serait à 1,8 km des premiers et que l'annulation récente de la révision du PLU de Gonesse par la justice fragilise la pertinence de la ligne 17 dont 40% du trafic proviendrait d'une ZAC et d'un projet EuropaCity interdits par les décisions du Tribunal administratif de Cergy-Pontoise en mars 2018 et mars 2019 qui ont rétabli la destination agricole du Triangle de Gonesse. Il faut arrêter ce projet ! L'argent ne se mange pas. dégradation supplémentaire de la qualité de l'air ça suffit

Développement durable 11.04.19

Le projet est justifié par le postulat selon lequel le trafic aérien va continuer de croître à un rythme élevé dans les prochaines décennies. Compte-tenu des contraintes environnementales qui vont peser sur ce trafic (notamment mais pas exclusivement l'émission de GES) force est de constater que ce postulat est erroné. En l'état actuel des connaissances et de l'avancée des technologies, aucune alternative n'existera dans un délai raisonnable à l'utilisation de carburant carboné d'origine fossile pour la propulsion des avions. Pour atteindre les objectifs de neutralité carbone, il faudra donc bien passer par une limitation du trafic aérien. Par ailleurs, les problèmes de nuisances chimiques et acoustiques (et leur acceptation par les riverains des aéroports)devront également être prises en considération, ce qui ne pourra que conduire à renforcer cette limitation.

Autres 11.04.19

Je suis peu favorable à l'agrandissement de l'aéroport CDG avec le terminal T4 pour plusieurs raisons. Il s'agit d'un terminal de transit or on observe que la tendance aérienne est au trajet direct. L'agrandissement a aussi de fortes incidences sur le trafic routier à proximité de l'aéroport, ce trafic amplifié complique la vie quotidienne des habitants à proximité (difficulté pour aller au travail, embouteillages) et nuit à l'environnement. Enfin, ce terminal 4 par les nouvelles routes aériennes créées aggraverait la situation dans deux espaces protégés (PNR du Vexin français et PNR du pays de France). Le PNR du Vexin français connaît d'importantes nuisances sonores notamment par vent d'est, les avions volent au dessous des 1200m perturbant la vie des habitants mais aussi des animaux et de l'écosystème. Enfin, l'augmentation des avions crée une augmentation de la pollution notamment par la pratiques des dégazages qui est fréquemment observée dans les jardins et la nature. Par ailleurs une réflexion plus globale sur le développement durable et le trafic aérien (qui devrait être amené à décroître) doit être menée.

Développement durable 10.04.19

Bonjour Le groupe AdP vit dans son monde, insensible aux réalités du moment. On doit choisir un thème parmi 6. On n'a aucun thème qui pourrait exprimer la détérioration de la santé des populations survolées à cause du bruit, surtout la nuit, et de la pollution. A contre-cœur, on choisit le thème développement durable, oxymore car si le monde économique continue à se développer comme il le fait, il n'est pas durable. La non taxation du kérosène existe depuis 1944, de même la TVA a échappé à ce secteur sur les liaisons internationales. C'est la grande prouesse d'un lobby bien organisé au sein de l'OACI, organisation bien structurée dans laquelle aucun grain de sable ne vient perturber la certitude de ces dirigeants d'entreprises aéronautiques, sûrs d'eux. On peut parier que cette incongruité qui commence à se fissurer ne tiendra pas durant la prochaine décennie. L'opinion publique qui jusqu'à présent dans sa grande majorité ignorait ces niches fiscales, et pour certains fermaient les yeux en profitant de la baisse des prix orchestrée par la concurrence des compagnies low cost. Croire que l'augmentation du trafic aérien est inéluctable et que la courbe de croissance du trafic aérien des dernières décennies va continuer comme avant, c'est ignorer les contraintes environnementales, principalement les émissions de gaz à effet de serre. La France organisatrice de la COP21, et signataire de l'accord de Paris s'est engagée auprès des institutions internationales à diviser par 4 ses émissions de gaz à effet de serre. Cet objectif ambitieux nécessite la participation de tous les secteurs. Laisser croître les émissions du trafic aérien au prétexte que ce secteur est exclu du protocole de Kyoto, c'est laisser celui-ci se comporter en passager clandestin de la lutte contre le dérèglement climatique. Laisser le trafic mondial poursuivre sa progression exponentielle est irresponsable. L'avoir laissé faire par le passé de la part de l'État sur les aéroports franciliens (la moitié du trafic national), alors que la région est 10 fois plus peuplée que les autres régions, c'est un déni de l'intérêt général et de la protection sanitaire des populations concernées. Dépenser 7 à 9 milliards d'euros pour persister dans les erreurs du passé, ce n'est sans doute pas la meilleure solution pour rapprocher les citoyens des responsables politiques, industriels et économiques.

Développement durable 09.04.19

Le projet repose sur une augmentation du nombre de passagers à accueillir à Paris CDG. La solution que vous proposez repose sur la création d'un nouveau terminal, ce qui représente une fuite en avant. Le besoin réel est de permettre à toujours plus de passagers de se déplacer, notamment sur des longues distances, sur lesquelles l'avion n'a pas de concurrence en termes d'efficacité. Si l'on raisonne à l'échelle globale, ce qui est le rôle de tout gérant d'infrastructure d'utilité publique, il est flagrant que la France dispose sur de nombreux axes d'un réseau TGV efficace, et que la plateforme CDG est justement équipée d'une gare TGV. Il serait donc possible pour ADP à l'échelle de Paris de réduire drastiquement l'accueil d'avions issus de destinations accessibles en moins de 2h par le TGV (Nantes, Lille, Bruxelles, Bordeaux, Nancy voire même Strasbourg ou Marseille) sur ses plateformes d'Orly (fraichement rénovée) et de CDG, et de

libérer ainsi une capacité d'accueil passager suffisante sur ces 2 aéroports pour alimenter la croissance de l'accueil de longs courriers sur la ville de Paris Cette décision permettrait de plus de réduire l'impact carbone des passagers, de réduire les nuisances associées aux vols moyen courrier supprimés, de limiter les investissements sur un domaine incertain (le transport aérien) dans le contexte actuel, de réorienter les crédits dédiés à cette opération vers un développement des infrastructures ferroviaires pour augmenter les capacités depuis les gares précitées à destination de la plateforme CDG. D'autres pays se dirigent vers la suppression de moyens courriers substituable par le transport ferroviaire, comme les Pays-Bas (liaison Bruxelles - Amsterdam notamment) Merci de préciser si cette opportunité a été prise en compte et les raisons pour lesquelles elle a été écartée.

Développement durable 08.04.19

Bonsoir, La catégorie Développement Durable me paraît bien faible quant aux enjeux qui découlent de cette extension. Vous l'imaginez, je suis absolument contre ce projet bien juteux pour votre porte monnaie mais pas pour ma planète ni pour mes enfants. A un moment où, les consciences s'éveillent jusqu'à bouder l'avion comme en Suède, je trouve complètement aberrant de soutenir encore une telle idée. Comment voulez-vous aider la France à atteindre la neutralité carbone d'ici 2050 en augmentant le trafic aérien de 500 avions par jour? Comment comptez vous compenser? L'augmentation de 11 % de particules fines? Une réduction de 18 mois de bonne santé pour les riverains? Vous êtes sérieux? Je suis entre 2 couloirs aériens, un avion toutes les minutes, je pense qu'on va se calmer non? ET Ce projet est mauvais pour les terres de Roissy et de Gonesse. Vous vous réjouissez du Projet EuropaCity? De la ligne de train ? Des emplois? Moi j'ai mal à ma biodiversité, à mes sols qui deviennent artificiels, à mes petites lignes de campagne et à mon petit commerçant. Maintenant, vous voulez toujours répondre à une demande prévisionnelle? J'ai l'impression que c'est du business d'un autre siècle... Un espèce de crime organisé au nom du dollars et de l'or noir. J'espère espérer une réponse de votre part et je vais allumer un cierge. A bientôt, Emmanuelle

Développement durable 08.04.19

Bonjour, Je suis contre ce projet du 20ème siècle. En tant qu'habitante impactée directement par les nuisances sonores et la pollution. En tant que citoyenne du monde qui souhaite contribuer à la transition écologique en cours pour assurer un avenir à nos enfants, un avenir pour l'espèce humaine en général. Le trafic aérien n'augmentera très probablement pas comme le prédit IATA. Les taxes vont augmenter, les ressources naturelles vont se tarir, le tourisme de masse chutera car trop cher. Le réchauffement climatique en cours finira par faire prendre conscience aux gens qu'il faut changer leurs habitudes. Le centre commercial géant prévu dans le cadre de ce projet sera un nouveau centre commercial fantôme. Les habitudes de consommation ont déjà commencé à évoluer. Plus encore, avec les prévisions de destruction massive des emplois liés à la robotisation et à l'automatisation du travail, qui pourrait toucher 2/3 de la population active, qui voyagera et fera du shopping de luxe à horizon 2037 ? Je suis pour la maintenance des structures existantes, sans projet d'agrandissement. Cordialement Flavie Maurat

Développement durable 06.04.19

Je tiens à vous exprimer ma ferme opposition au projet ADP du terminal 4 pour les raisons suivantes : - Ce Projet ne fera qu'accroître les nuisances (bruit et pollution) déjà très importantes pour les populations survolées notamment la vallée de Montmorency, avec potentiellement 500 avions de plus par jour. - Alors que pour protéger notre unique planète du réchauffement climatique, nous devons prendre des mesures drastiques et que l'État Français ne parvient déjà pas à respecter ses propres engagements, ce projet accroîtra encore plus l'émission de gaz à effet de serre. Il va à l'encontre du bon sens écologique devenu absolument nécessaire. À titre d'exemple, Ryanair est entrée début avril dans le Top 10 des plus gros émetteurs de CO2 en Europe - Économiquement vouloir faire de CDG l'Aéroport N° 1 en France voir en Europe est un non-sens. Dès aujourd'hui approximativement 50 % des vols internationaux au départ de la France partent de Roissy (1), alors que la population parisienne ne représente que 20%. C'est faire supporter à la population locale des nuisances que nous n'avons pas à supporter. Par ailleurs la tendance, avec des avions de taille moyenne mais de grands rayons d'action, est de développer les liaisons métropoles régionales françaises vers les capitales ou métropoles régionales à l'étranger (voir le nombre de ligne de province vers New-York ou Montréal, ...). Ces liaisons permettent de mieux répartir le trafic au profit des aéroports régionaux (qui connaissent une progression de croissance de + 7,5% en 2017 dont + 14,9% pour Nantes-Atlantique, + 14,6% pour Toulouse-Blagnac ...) et de diminuer les temps de voyage des passagers provinciaux, en ne les obligeants pas à passer par Paris (temps, coûts, économie d'énergie). Un plan national du développement du trafic aérien français devrait permettre de mieux répartir les contraintes. - (1) Selon le rapport de l'union des aéroports français le nombre de passagers commerciaux des aéroports français pour 2017 donne : Paris 101 513 917 (54,84%) Régions 83 590 196 (45.16%). Et la part des aéroports de Paris dans le trafic fret des aéroports métropolitains en 2017 est de 85%. - Si l'avion reste le moyen de transport pour les longues distances (27% de trafic national et 73% de trafic international), et j'en suis un utilisateur très régulier, le développement des liaisons intra-pays européens ne peut plus être un objectif. Les liaisons TGV doivent les remplacer (accès en centre-ville, mesures de sécurité plus simple donc plus rapide, impact écologique et de santé sans commune mesure avec l'avion). C'est une orientation déjà prise par certains pays scandinaves. Exemple sur un parcours Paris-

Toulouse : Selon le calculateur de la DGAC l'émission par passager est de 80,4 kg d'équivalent CO2 pour l'avion (avec un taux de remplissage moyen observé), le train reste le moins polluant : avec 2,6 kg de CO2 (fonction des fréquentations de 2014) : Le train est 31 fois moins polluant ! - Les pseudos arguments économiques, d'emploi, ... ne sont à l'expérience que de la poudre aux yeux. Lors de construction, un très large appel à des travailleurs hors région, voir hors France seront utilisés. En fonctionnement, ADP et les compagnies ne cessent de réduire le personnel (exemple pour l'enregistrement) au détriment du confort des passagers qui voient les temps d'enregistrement ou de livraison des bagages augmenter. - Plus globalement, DGA et ADP ne cessent de nous mentir et de retarder la mise en œuvre des 10 mesures proposées par l'ADVOCNAR (dont certaines sont mises en œuvre dans les grands aéroports européens concurrents) et ce au détriment de la santé de la population. Plus particulièrement il convient d'insister sur : o Suppression des vols de nuit à Roissy CDG et au Bourget et instauration d'un couvre-feu de huit heures consécutives. C'est un droit pour chaque citoyen de disposer d'une période calme de repos (22H-6H). C'est effectif sur les grands aéroports européens concurrents. o Plafonnement strict des mouvements de l'aéroport CDG et du Bourget, et plus généralement du trafic en Ile de France, à un niveau permettant de réduire significativement les nuisances. Ce plafonnement existe déjà à Orly. o Mesures coercitives (pénalités ...) pour obtenir la réduction des avions les plus bruyants et mise en place des mesures correctrices sur le sifflement des A320 pour les compagnies qui n'ont pas atteint le 100% de mise en œuvre. o Mise en place rapide de procédures d'approche de moindre nuisance : relèvement de l'altitude de survol, application de la descente continue, sortie des trains d'atterrissage et des volets retardée (10 Km et non 25km de l'aéroport). Décollage en seuil de piste. o Le relèvement de l'angle de 3 degrés ou selon des dérogations par rapport à la règle de l'atterrissage contre le vent. o Renforcement des pouvoirs de l'ACNUSA, médiateur unique entre opérateurs publics et privés et représentants des populations concernées. Cet organisme devra prendre en compte tous les aspects du problème des nuisances aériennes bruit, pollution atmosphérique, respect des règles de navigation, d'urbanisme. Enfin il devra avoir des pouvoirs étendus de contrôle et de sanctions. Le projet du terminal 4 ne propose pas de mettre en œuvre ces contreparties pour limiter les nuisances, c'est donc clairement une dégradation importante de notre environnement qui nous attend. - En termes de réseau de transports en commun à renforcer pour acheminer les nouveaux passagers, on notera qu'alors que le Val d'Oise est particulièrement touché par les nuisances d'ADP il ne profitera pas des nouvelles dessertes (Pas de connexion de la ligne H au réseau express et le T8 s'arrête au Bourget et ne dessert pas CDG, nous devons toujours passer par Paris-Gare du Nord). - Aujourd'hui, seul l'argument économique au profit d'intérêts privés compte. Cela suffit ! ADP et derrière l'État Français ne respectent pas lois dont les Directives Européennes sur la Pollution, la santé (Article L1311 du code de santé publique, Directive du 25 juin 2002, relative à la gestion et à l'évaluation du bruit dans l'environnement), la transition énergétique et Roissy est le mauvais élève des 4 grands aéroports européens. Exemple : Un dossier d'isolation acoustique déposé en 2014 pour la rue des tilleuls à Deuil la Barre dans la zone C (Lden56) n'a toujours pas obtenu de réponse positive d'ADP. Les particules fines sont à l'origine de 4 166 cas de décès par an dans la banlieue parisienne, l'avion y contribue pour sa part. Le kérosène est pire que le diesel et aucune solution n'est aujourd'hui économiquement viable pour réduire les émissions polluantes des avions. Ils ont une combustion externe et les réacteurs ne peuvent pas être équipés de filtres. Conclusion : Ce projet en plus d'être un non-sens économique, est à contre-sens des orientations écologiques indispensables, et ne prends pas véritablement en compte les nuisances et la santé des populations. L'analyse des arguments développées par ADP en faveur de ce projet, en particulier la non prise en compte des nuisances et la non mise en œuvre des mesures proposées par l'ADVOCNAR (en prenant exemple sur ce que font les autres aéroports européens), sont en permanence l'exemple du mépris des populations au profit d'intérêts économiques plus que discutables.
