

Vœu relatif aux impacts des nuisances sonores et de la qualité de l'air sur la santé des habitant-e-s de la Seine-Saint-Denis.

(déposé par la majorité départementale)

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales et notamment son article L2121-29,

Vu la directive européenne 2002/49/CE, relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement qui dispose que chaque État membre élabore, tous les 5 ans, pour chacun de ses aéroports civils recevant un trafic annuel supérieur à 50 000 mouvements, des Cartes Stratégiques de Bruit et un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement,

Vu le Règlement UE 598/2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée,

Vu la directive 2008/50/CE, concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe,

Vu le Règlement UE 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil du 30 juin 2021 établissant le cadre requis pour parvenir à la neutralité climatique,

Nous alertons sur l'exposition à laquelle font face une grande majorité des habitant-e-s de Seine-Saint-Denis face aux impacts des nuisances aériennes et routières sur leur santé.

En effet, en 6 ans, autour de l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle la population exposée à un dépassement de la valeur limite d'exposition Lden55 (journée) a augmenté de 23% et la population exposée à un dépassement de la valeur limite d'exposition Lnight50 (nuit) a augmenté de 80%,

Ainsi, une grande part des séquanais sont exposés-es à un niveau de bruit aérien supérieur aux valeurs-guide de l'OMS au-delà desquelles les atteintes à la santé et au sommeil sont avérées,

En effet, les conclusions de l'étude nationale Discussion sur les Effets du Bruit des Aéronefs Touchant la Santé (DEBATS) démontrent que « l'exposition au bruit des avions a des effets délétères sur l'état de santé perçu, la santé psychologique, la gêne, la quantité et la qualité du sommeil et les systèmes

endocrinien et cardiovasculaire. Cette augmentation de l'exposition au bruit est associée également à une mortalité plus élevée par maladie cardiovasculaire »,

L'étude de Bruitparif « Impacts sanitaires du bruit des transports dans la zone dense de la région Ile-de-France », démontre, elle, que les populations exposées au bruit aérien perdent jusqu'à 3 ans de vie en bonne santé,

Malgré ces études, aucun objectif de réduction du bruit aérien et du nombre d'habitant-es impacté-es n'est fixé dans les projets de Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement.

A ces nuisances sonores, il faut ajouter les émissions polluantes. Le bilan des émissions polluantes en Ile-de-France établi par Airparif en octobre 2022 sur la base des données de 2019 montre que les axes routiers de Seine-Saint-Denis sont marqués par des pollutions dépassant les valeurs limites, notamment pour le dioxyde d'azote émis par les gaz d'échappement des véhicules. Ces dépassements sont notamment marqués à proximité des autoroutes A1, A3, A4, A86 et A104, sans oublier le boulevard périphérique parisien. Cette pollution s'ajoute aux oxydes d'azote émis par le trafic aérien, en augmentation sur l'Île-de-France de plus 18 % entre 2005 et 2019.

La dégradation de la qualité de l'air sur notre territoire a conduit à plusieurs reprises à une condamnation de l'État dont en 2021 suite à l'action d'une mère et de sa fille vivant à Saint-Ouen à quelques mètres du périphérique et qui, pour cause de problèmes respiratoires, ont dû déménager sur conseil de leur médecin. Avec cette condamnation, on reconnaît pour la première fois en France un préjudice en lien avec une carence de l'État à garantir un air sain.

Aujourd'hui, les dispositions édictées comme les ZFE pour améliorer la qualité de l'air se construisent, faute d'accompagnement social réel par l'Etat, contre les populations du département. Selon une enquête "Mobilité des personnes" de l'Insee, 38 % des ménages les plus pauvres possèdent un véhicule classé Crit'Air 4 ou 5, contre 10 % parmi les plus riches. Ainsi, en Seine-Saint-Denis, trois voitures sur quatre devraient rester au garage. Dans certaines communes, comme La Courneuve, la mesure concerne 80 % des véhicules.

Concernant le trafic aérien, le rapport de l'ADEME « Scénarios de transition écologique pour le secteur aérien » paru en 2022, démontre que seule une réduction du trafic aérien en France de 13% entre 2019 et 2050 permettra au secteur aérien de réduire de 80% ses émissions de CO₂, objectif inscrit dans le cadre de la Stratégie Nationale Bas Carbone. C'est avec cette ambition que le gouvernement néerlandais a pris la décision de plafonner l'aéroport d'Amsterdam-Schiphol à 440 000 mouvements annuels afin d'en réduire les

impacts sanitaires et climatiques, cet aéroport international ayant un trafic comparable à celui de Roissy-Charles de Gaulle,

Considérant la nécessité de préserver la santé, l'environnement, le cadre de vie et le bien-être des populations exposées aux nuisances engendrées par la circulation aérienne tout comme la circulation routière,

Le Conseil départemental de Seine-Saint-Denis

DEMANDE, concernant la circulation aérienne, l'application des mesures suivantes permettant de protéger les populations survolées et de réduire les nuisances engendrées :

Pour l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle :

- Le plafonnement du trafic à 440 000 mouvements annuels ;
- L'instauration d'un couvre-feu entre 22h et 6h pour les vols commerciaux;

Pour l'aéroport du Bourget :

- Le plafonnement du trafic à 50 000 mouvements annuels ;
- L'instauration d'un couvre-feu entre 22h et 6h ;

Pour ces aéroports franciliens :

- La détermination d'objectifs de réduction du bruit aérien et du nombre d'habitant•es impacté•es, de jour comme de nuit,
- L'utilisation de nouvelles valeurs limites de L_{den45} et $L_{night40}$, recommandées par l'OMS, pour la réalisation des différents documents (Carte Stratégique de Bruit, Plan de gêne sonore, Plan d'Exposition au bruit),
- L'interdiction des avions les plus bruyants.

DEMANDE, sur le transport routier, secteur majeur contributeur aux émissions de NO₂ en IDF (55%) et de particules fines (19% pour les PM₁₀ et 21% pour les PM_{2,5}) :

- la diminution de la vitesse à 70 km/h sur l'A1 et l'A86, en tenant compte des résultats scientifiques des expérimentations en cours ;
- l'engagement rapide de l'État sur la transformation de l'A1 en boulevard urbain entre le Boulevard périphérique et La Courneuve, et sur la transformation des bretelles d'accès (sortie 4) entre La Courneuve, Saint-Denis et Stains pour transformer la RD901 et les accès aux parcs départementaux ;

- l'apaisement de l'A3 et l'étude d'un réaménagement de l'échangeur A3/périphérique à Bagnolet ;
- la couverture de l'A4 à Noisy-le-Grand et son aménagement paysager ;
- une réflexion stratégique sur les abords autoroutiers dans une logique de protection des populations (murs écrans, mesures permettant l'identification de points noirs au titre de la qualité de l'air et permettant la mise en place de dispositifs protecteurs pour les habitant•es concerné•es par ces secteurs en dépassements réglementaires) ;
- Agir pour la réduction du trafic poids lourd routier en développant par exemple la logistique fluviale de fret ou des centres logistiques portuaires intermédiaires permettant de livrer au plus proche des villes en combinant avec la cyclo-logistique.

DEMANDE, concernant la pollution de l'air lié à la circulation de grands axes routiers, l'application des mesures suivantes permettant de protéger les populations :

- mettre en place une politique d'accompagnement social nationale des ZFE : créer un système d'avance de frais en ce qui concerne les aides au changement de véhicule, au bénéfice des ménages les moins aisés confrontés à la nécessité de changer de véhicule dans le cadre de la mise en place d'une ZFE, et garantir par l'Etat à 100% de prêts à taux zéro pour l'achat de véhicule crit'air 1 ;
- Développer une offre de mobilités collective et propre, accessible à tou•tes pour se déplacer sur le territoire et améliorer les offres de transport existantes (RER B, ligne 13...) ;
- Reprendre une réflexion à court et moyen terme sur les grandes infrastructures à mettre en place pour diminuer la pollution pour les habitant-e-s proches du périphérique ou des grands axes routiers ;
- Sensibiliser les collectivités à la mise en place du forfait mobilité durable pour soutenir les déplacements actifs des agent•es des services publics ;
- Lutter contre l'auto-solisme ;

- Permettre à des particuliers qui acceptent de se séparer d'un véhicule ancien et polluant, et ne souhaitant pas acquérir un nouveau véhicule, de percevoir (sous forme de pass navigo gratuit par exemple) l'équilibre de ce qu'il aurait reçu pour l'aide à l'acquisition (bonus écologique, prime à la conversion, prime "Métropole roule propre"...)