

Communiqué de presse du mercredi 6 février 2019 :

Halte au futur scandale financier, humain et environnemental, du projet de terminal 4 à Roissy

ADP nous annonce un nouveau terminal à Roissy CDG, de la capacité d'Orly en nombre de passagers, dont le coût est d'environ 10 milliards d'euros payés en partie avec l'argent public.

On nous parle de privatiser ensuite le Groupe ADP pour environ le même montant !

N'est-ce pas un luxueux cadeau fait aux futurs acquéreurs privés, certainement un grand groupe du BTP, comme pour nos autoroutes !

Ce T4, s'il était réalisé devrait générer par ailleurs, plus de 10 milliards d'euros de dégradation de la santé et de décote immobilière (étude BIPE/BVA-2004) pour les plus de 1,4 million de franciliens déjà très touchés par le trafic actuel.

N'est-ce pas un abus de pouvoir aux dépens des populations franciliennes survolées, qui ne sont jamais entendues ?

Les chiffres des emplois sont totalement surréalistes. Pour exemple, le chiffre de 90.190 emplois directs de l'effectif en 2016 de Roissy CDG indiqué dans le dossier de concertation d'ADP et base de comparaison des emplois créés par le T4, date en réalité de 2010. L'étude indépendante de Jacqueline Lorthiois nous apprend qu'entre 2009 et 2015, ce chiffre est passé de 94.000 à 74.000 emplois directs, malgré 13% de passagers en plus.

Cela n'a rien d'étonnant, les passagers le savent bien, ils doivent désormais tout faire par eux-mêmes (enregistrement, douane, etc...) et les milliers de manutentionnaires des valises ont été remplacés par d'immenses tapis automatisés.

Par ailleurs, le T3 va être détruit pour installer le T4 qui profitera des dernières technologies. Grâce à toutes ces technologies modernes, les employés du T3 devraient probablement suffire au fonctionnement du T4.

En réalité, le chiffre d'emplois directs créés de 50.000 annoncé, pourrait être très inférieur.

Concernant les nuisances sonores soi-disant contenues, ADP nous informe qu'il a basé son étude sur l'indice IGMP qui croîtrait d'ici 2037 de 66,7 à 75 d'après l'avis de l'Autorité Environnementale de janvier 2019. Or la croissance de cet indice devrait être beaucoup plus forte s'il prenait en compte les deux facteurs essentiels des nuisances sonores réelles ressenties par les populations survolées, que sont la fréquence des passages et l'émergence du bruit.

Quant aux avions moins bruyants, il faudra attendre 30 ans le renouvellement des flottes.

500 mouvements d'avion de plus par jour donneront une forte augmentation des nuisances sonores.

Concernant la qualité de l'air déjà très pollué pour les riverains, l'avion étant un gros diesel sans filtre et non taxé, l'Autorité Environnementale nous apprend que le T4 apporterait une augmentation des oxydes d'azote de 30% et des particules fines de 11%, les matières les plus dangereuses pour les poumons et les cœurs des populations survolées.

Les gaz à effet de serre générés par le T4 seraient incompatibles avec l'objectif facteur 4 de la COP21.

Une forte dégradation de la santé publique et du climat est à prévoir.