

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL DE L'AÉROPORT

L'activité de l'aéroport, s'il apporte une richesse incontestable à la commune et à la région en termes de vitalité économique, d'emplois et de revenus fiscaux, présente également des inconvénients.

Outre les nuisances acoustiques et les risques d'accidents, l'importante pollution atmosphérique entraînée est de plus en plus mise en cause par les associations de défense des riverains. Ainsi, selon une étude de l'organisme officiel Airparif, l'aéroport pollue autant que le boulevard périphérique de Paris, axe routier le plus fréquenté de France.

De par les trajectoires des avions survolant à basse altitude (*moins de 1 000 mètres*) les zones urbaines denses d'Ile-de-France, en particulier du Val d'Oise, peuplées de plusieurs centaines de milliers d'habitants, certaines villes comme Sarcelles ou surtout Villiers-le-Bel, Gonesse et Goussainville se trouvent particulièrement exposées aux nuisances acoustiques.

LE PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT

L'aéroport est concerné par un **Plan d'exposition au bruit (PEB)** datant de 1989 et destiné à éviter l'accroissement de la population qui serait soumise aux nuisances du bruit aéroportuaire.

Il a été révisé par un arrêté interpréfectoral du 3 avril 2007, malgré la large opposition des populations, communes et associations concernées, mais avec un avis favorable de la commission d'enquête. Les hypothèses du PEB sont bâties sur une croissance du trafic atteignant 680 000 mouvements par an d'ici 2025, mais une croissance modérée du bruit, compte tenu des améliorations techniques de la motorisation aéronautique et des procédures d'approche et d'atterrissage.

Compte tenu de ces hypothèses et des modifications réglementaires, le nouveau PEB s'applique à 127 communes d'Île-de-France, au lieu de 55 dans le PEB de 1989 (*6 communes, concernées par le projet de 5e piste (Nord-Sud), prévu en 1989 mais abandonné depuis, ne sont plus concernées par le PEB*), et limite ou interdit l'urbanisation sur 22 339 hectares au lieu de 14 555 selon le PEB de 1989. À cela, il faut rajouter 31 313 hectares classés désormais en zone D, où les constructions neuves sont autorisées, mais soumises à des obligations d'isolation acoustique renforcées. Globalement, les auteurs du document estiment que 172 320 habitants

habitent dans les secteurs soumis à l'interdiction ou à la limitation des possibilités de construire.

LE PLAN DE GÊNE SONORE (PGS)

L'arrêté du 12 juillet 2004 a approuvé la révision du PGS : la limite de la zone I a été fixée à Lden 70, celle de la zone II à Lden 65 et celle de la zone III à Lden 55. Le plan englobe 63 257 logements.

[Télécharger le PGS de l'aéroport](#)

L'actualité en Commission Consultative de l'Environnement (CCE)

RELÈVEMENT DES ALTITUDES D'INTERCEPTION DES ILS

Le secrétaire d'État à l'Écologie et le secrétaire d'État chargé des Transports ont annoncé, lors d'une conférence de presse le 4 décembre 2007, le lancement de plusieurs projets de relèvement des points de descente finale des flux de trafic des trois principales plateformes parisiennes. Ces modifications entraînent automatiquement le recul de ces points de descente finale.

Pour concrétiser ces différents projets, le ministre d'État de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire a signé le 28 janvier 2008 une convention avec les principaux acteurs du transport aérien français. L'un de ces engagements a pour objet la diminution des nuisances sonores autour des aéroports parisiens.

TRAITEMENT DES DEMANDES D'INFORMATIONS GÉNÉRALES ET DES RÉCLAMATIONS SUR LA RÉGION PARISIENNE

La présentation en CCE des statistiques relatives aux demandes d'informations générales ou aux plaintes par type de support utilisé, par motif, lieu géographique, catégorie de plaignants, telle que recommandée par l'ACNUSA dans son rapport 2001, n'a jamais eu lieu sur les plateformes parisiennes, alors que ces données sont présentées régulièrement sur les aéroports de province.

L'Autorité a donc demandé en 2010 à Aéroports de Paris et à la DGAC de lui présenter l'organisation mise en place, les modalités pratiques et les données fournies en matière d'information sur les conditions de survol.

Un protocole d'accord entre la direction des services de la navigation aérienne et la société Aéroports de Paris définit le mode de gestion des plaintes et des demandes d'informations en provenance de tiers, mais également les modalités de coopération

entre le prestataire et l'exploitant concernant aussi bien les plateformes de Paris — Charles-de-Gaulle, Paris — Orly et Paris — Le Bourget.

Le protocole reconnaît à l'exploitant la faculté de fournir aux intéressés les informations de nature factuelle (*type d'aéronef, trajectoire, altitude ou hauteur de survol, référence horaire*). Les demandes parviennent à Aéroports de Paris par différents canaux (visites, appels téléphoniques, courriers et courriels). ADP s'est engagé à respecter un délai moyen de réponse aux sollicitations écrites d'environ 20 jours. De plus, un Numéro Vert (0 805 712 712) est mis à disposition pour une information quotidienne sur le trafic et la météo.

Les demandes sont transmises à la mission environnement de la direction des services de la navigation aérienne si un complément d'information relatif aux dispositifs de circulation aérienne ou à leurs perspectives d'évolution est nécessaire.

ADP utilise le dispositif de visualisation des trajectoires et du bruit VITRIL installé dans les maisons de l'environnement et du développement durable de Paris — Charles-de-Gaulle et Paris — Orly. Deux fois par semaine, des contrôleurs de la navigation aérienne se tiennent à la disposition des riverains pour donner des explications sur les trajectoires.

Sujets communs aux plateformes parisiennes

DEMANDES D'INFORMATION ET RÉCLAMATIONS

Un bilan du traitement de ces demandes d'information et réclamations a été présenté à l'ACNUSA en septembre 2010 et aux participants à la réunion CCE / ACNUSA de Paris — Charles-de-Gaulle du 7 décembre 2010.

Le nombre de demandes d'information et de réclamations est passé de 299 en 2005 à 2 407 en 2009. Il était de 4 322 à la fin octobre 2010 et devrait approcher les 5 000 à la fin décembre. Les demandes transmises le sont très largement par l'intermédiaire de l'association ADVOCNAR (93 % en 2009). À la fin octobre 2010, 4 % des demandes ont été transmises à la DSNA.

Près de 72 % de ces 4 322 demandes proviennent du département du Val-d'Oise et principalement des communes de Sannois, Montmorency, Soisy-sous-Montmorency, Saint-Ouen-l'Aumône, Deuil-la-Barre et Eaubonne. 10 % de ces demandes sont issues du département de la Seine-Saint-Denis, 9 % du Val-de-Marne et 6 % des Yvelines.

Dans le Val-d'Oise, 181 plaignants ont été identifiés, 17 d'entre eux représentant plus de 84 % des demandes. En Seine-Saint-Denis, sur 10 plaignants, 1 totalise à lui seul plus de 97 % des plaintes ; en Seine-et-Marne, sur 22 plaignants, 2 sont à l'origine de plus de 86 % des plaintes ; dans les Yvelines, sur 16 plaignants, 3 représentent 96 %

des plaintes.

En plus des demandes transmises par ADP qui nécessitent une réponse spécifique sur la navigation aérienne, la DSNA répond de son côté aux interventions de parlementaires, maires et associations. Le nombre d'interventions traitées est passé de 233 en 2005 à 750 en 2009. Les réclamations sont principalement liées à la fréquence des vols et au changement de configuration.

L'ACNUSA regrette le manque actuel de lisibilité de la procédure pour le riverain en région parisienne ainsi que l'absence d'un guichet unique.

DOUBLET À PARIS—CHARLES-DE-GAULLE

Dans son rapport d'activité 2009, l'Autorité demandait à la DSNA de lui présenter à l'été 2010 un premier état de la mise en place d'une plus grande utilisation nocturne du doublet nord couplée avec des approches courbes sur le nord telle que proposée par la mission Roissy. Elle souhaitait également qu'un bilan de cette expérimentation lui soit présenté fin novembre 2010.

LES CHIFFRES PRÉSENTÉS LORS DE SA RÉUNION PLÉNIÈRE DE NOVEMBRE 2010 RÉVÈLENT

le doublet sud est le plus utilisé au global (*57 % sud - 43 % nord*), soit l'équivalent de 36 800 vols annuels ou 25 jours d'écart ;

l'écart s'accroît légèrement (*58 % sud - 42 % nord*) pendant la nuit (*22 heures - 6 heures*), ce qui représente 4 800 vols annuels ou 30 nuits d'écart ;

les chiffres s'inversent (*42 % - 58 %*) pendant le coeur de nuit (*0 h 30 - 5 heures*), soit 1 370 vols annuels ou 30 coeurs de nuit d'écart.

La DSNA a indiqué que les membres de la commission nuisances sonores mise en place dans le cadre de la mission Roissy rencontraient des difficultés à trouver un compromis dès lors qu'il s'agissait de détailler les mesures envisagées. S'agissant plus particulièrement des doublets, les hypothèses encore non stabilisées au moment de la rédaction de ce rapport sont les suivantes

en face à l'ouest, conserver les atterrissages sur les deux doublets pour ne pas entraîner de changements pour la Seine-et-Marne ; en revanche, les décollages auraient lieu sur le doublet nord ;

en face à l'est, les atterrissages auraient lieu sur le doublet nord et les décollages sur les deux doublets afin de ne pas engendrer de modifications sur la zone ouest.

La demande d'utilisation du doublet sud reste la plus forte compte tenu de la localisation de la compagnie Air France à proximité de ce doublet.

Un arbitrage du préfet de région sera indispensable sur ce dossier.

MISSION ROISSY

la suite du rapport de M. Jacques Dermagne, le préfet de la région Île-de-France a mis en place une mission chargée de traduire les trente-cinq propositions dudit rapport et pilotée par M. Jean Rebuffel. Un comité de pilotage, appelé groupe de réflexion stratégique, et réunissant élus, associations, acteurs socio-économiques et administrations, est chargé de traduire concrètement les propositions du rapport Dermagne « dans un souci de protection des riverains et du développement économique et social d'un territoire prioritaire pour la région Île-de-France ». Huit commissions thématiques ont été créées : maîtrise des nuisances sonores, aides aux riverains, espaces naturels, agricoles et forestiers, transports et déplacement, projet territorial, gestion du territoire urbain, territorialisation de l'offre de logement et économie et logistique.

Ces commissions ont travaillé tout au long de l'année 2010 et produit des notes d'étape.

La mission a pris fin les 24 et 25 janvier 2011 avec l'organisation des rencontres du Grand Roissy.

S'agissant plus particulièrement de la maîtrise des nuisances sonores, le gouvernement a annoncé cinq nouvelles mesures qui concernent les riverains de l'aéroport Paris — Charles-de-Gaulle

l'extension des interdictions d'atterrissages et de décollages pendant la nuit. Dès la fin 2011, les avions les plus bruyants (*aéronefs dont la marge de bruit est inférieure à 8EPNdB — effectif de bruit perçu en décibels* —) seront interdits entre 22 heures et 6 heures. De nouvelles interdictions s'ajouteront à partir de 2014, toujours sur la même plage horaire (*aéronefs dont la marge est comprise entre 8 et 10 EPNdB*);

le relèvement de 300 mètres des altitudes de vol à l'approche de la région parisienne.

Cette mesure va permettre de diminuer les nuisances sonores la journée et la nuit grâce au recul du point de virage, qui se fera plus haut ;

un rééquilibrage du trafic entre les pistes nord et sud, celles du nord étant sous-exploitées alors que les trajectoires correspondantes sont situées principalement au-dessus des zones agricoles ;

mise en place de descente en profil continu. Ce type de descente plus vertueux tant au niveau du bruit que de la consommation de carburant sera mis en oeuvre dans un premier temps pendant le coeur de la nuit, de 0 heure à 5 heures, lorsque le trafic est plus faible. Sous réserve des conditions de sécurité associées à ces profils, la mesure pourra ultérieurement être étendue à d'autres plages horaires ;

une nouvelle trajectoire de décollage la nuit, évitant les zones très urbanisées de l'ouest de Roissy.

Cette mission a également permis d'aborder les questions d'aménagement du territoire et des transports ainsi que le difficile sujet de la conciliation des règles applicables en zone C du PEB, avec la nécessaire évolution des secteurs urbanisés dans cette zone

CONTACTS UTILES

Aéroports de Paris

291, Boulevard Raspail
75 675 PARIS CEDEX 14
www.aeroportsdeparis.fr

SERVICE ENVIRONNEMENT

Vous pouvez contacter :

La Maison de l'Environnement de l'aéroport Paris-CDG Tél :
01.48.64.63.70
Fax : **01.48.64.63.73**
Numéro vert : **0 805 712 712**

www.entrevoisins.org

environnement.nord@adp.fr