



CONTRIBUTION

PROJET DE PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT
DE L'AEROPORT PARIS-CHARLES-DE-GAULLE
2022-2026

1^{er} OCTOBRE 2021

Ville & Aéroport – 66 rue de Paris 95500 Gonesse
www.villeaeroport.fr – contact@villeaeroport.fr

1) Propos préliminaires

Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle 2022-2026 constitue une opportunité d'obtenir un plan de prévention et de réduction des nuisances sonores liées au trafic aérien, tel que prévu par la Directive européenne 2002/49/CE et son application en droit français. L'Etat français doit poursuivre cette ambition et répondre aux enjeux identifiés au bon niveau. Il s'agit de mieux protéger les populations riveraines qui subissent ces nuisances de jour comme de nuit. Rappelons que la première phase de la mise en place de la Directive a consisté à élaborer une cartographie des nuisances sonores jusqu'à l'indice Lden 55 (et Lnight 50). **Celle-ci fait apparaître deux points noirs du bruit aérien en Europe, de par le nombre de mouvements d'avions enregistré, et la population impactée par ce bruit : les aéroports de Londres-Heathrow et Paris-CDG.** La conjugaison de ces deux paramètres (mouvements et population) confirme l'impact sanitaire de l'aéroport Paris-CDG pour lesquels l'Europe attend donc des mesures adaptées. La récente étude épidémiologique DEBATS pilotée par l'ACNUSA vient confirmer les effets délétères liés à l'exposition au bruit des avions. L'étude individuelle longitudinale et l'étude clinique « sommeil » confirment que l'exposition au bruit des avions, en France comme ailleurs, a une incidence négative sur l'état de santé perçu, la santé psychologique, la gêne, la quantité et la qualité du sommeil et les systèmes endocrinien et cardiovasculaire. Il est donc urgent d'agir et ce PPBE 2022-2026 doit comporter des propositions audacieuses permettant d'atteindre cet objectif.

Cette contribution finale n'a pas pu être développée comme elle l'aurait dû pour plusieurs raisons qui ont été communiquées au Préfet du Val d'Oise :

1°) Il apparaît à la lecture du projet de PPBE Paris-CDG transmis le 29 juin dans le cadre du Comité Permanent de la CCE que **de nombreuses informations manquent à ce jour pour y travailler sérieusement :**

- L'objectif de réduction du bruit aérien à atteindre n'a pas été fixé
- Le bilan du PPBE 2016-2021 présenté en Comité permanent n'est qu'un descriptif des mesures qu'il contient, sans aucun indicateur de réussite en termes de prévention et de réduction du bruit dans l'environnement sur la période 2016-2021
- Les nouvelles cartes stratégiques de bruit ont été transmises seulement le 29 juillet, au cœur des congés d'été. Ces cartes, comparées à celles établies pour le précédent PPBE, appellent un constat alarmant : la population impactée par la valeur-limite Lden 55 a augmenté de 23% en 6 ans (2013-2019), et la population impactée de nuit a augmenté de 78% malgré les mesures figurant dans le PPBE 2016-2021.

2°) Par ailleurs, **nous avons demandé avec d'autres associations au préfet du Val d'Oise de repousser la date de retour des contributions au 15 octobre**, compte tenu de la période d'été peu propice au travail en équipe et prenant en compte l'importance de ce dossier, et de façon à permettre un travail collaboratif sur les propositions. **Nous regrettons que cette échéance n'ait pas été prise en compte et ramenée au 1^{er} octobre.**

L'exigence de transparence et de dialogue est essentielle si l'on veut réussir ce travail. Les services de l'Etat doivent prendre en compte cette attente formulée par les acteurs concernés qui souhaitent être réellement associés et entendus. **A défaut des blocages surviendront et nous connaissons la même situation que pour les aéroports de Paris-Orly et Nantes-Atlantique.** Le projet de PPBE Paris-CDG 2022-2026 tel que rédigé n'a pas été dialogué et coconstruit dans son élaboration, pour assurer en toute transparence, l'écoute et l'association des collectivités comme de l'ensemble des parties prenantes.

C'est pourquoi, **Ville et Aéroport souhaite que la DGAC intègre dans la version finale qui sera arrêtée par le Préfet, une clause de revoyure à mi-parcours qui permettra d'apprécier la pertinence du plan d'action au regard de la réalité du trafic et l'adapter à son évolution (cartes stratégiques de bruit).** Il appartiendra également à l'Etat d'engager une étude d'impact environnemental de l'activité aéroportuaire sur la base de 2019 et des actions de réduction des nuisances figurant au PPBE (notamment les conséquences liées au bruit et à la pollution pour les riverains) courant 2022, en association avec l'ensemble des parties prenantes, dans un esprit de co-construction.

2) Analyse critique du projet de PPBE Paris-CDG

Les parties prenantes sont invitées à déposer leur contribution qui doit porter uniquement sur les 3 premiers piliers de l'approche équilibrée. C'est déjà en soi un mauvais signal que d'écarter le 4^{ème} pilier qui porte sur les restrictions d'exploitation. Si l'on veut protéger les populations du bruit aérien il importe d'intégrer ce pilier et de travailler à la rédaction d'un arrêté portant sur les restrictions d'exploitation de l'aéroport. **Comme c'est le cas pour d'autres aéroports français, ce projet d'arrêté devrait non seulement renforcer des restrictions d'exploitation déjà en vigueur mais aussi et surtout instaurer un « couvre-feu » en programmation sur une plage horaire à définir (ex : Francfort) et s'appliquant aux mouvements commerciaux.** A ce stade, le trafic de fret et notamment de fret express ne serait pas concerné. Ce texte traduirait ainsi des mesures attendues du territoire, répondant aux enjeux environnementaux et de santé, mesures consécutives d'un consensus politique et économique. Il constituerait une étape importante dont bénéficieraient les riverains, et ferait ainsi de Paris-CDG l'un des aéroports les plus protecteurs à l'aune de ces nouvelles restrictions d'exploitation sous

réserve d'un contrôle strict des mouvements et de limitation des dérogations éventuelles. Cette réflexion sur de nouvelles restrictions horaires entre 22h00 et 06h00 pourrait être engagée par l'Etat en y associant les collectivités et les acteurs économiques, au premier rang desquelles les compagnies aériennes, notamment celles basées à Paris-CDG compte tenu des enjeux d'emploi, de desserte et de dynamique du territoire, en les incitant à accélérer le renouvellement de leur flotte pour des avions moins bruyants.

A la lecture du document, force est de constater que le projet n'est pas aussi volontariste que le territoire pouvait légitimement le souhaiter quant à l'exigence visée de protection des populations riveraines exposées aux nuisances sonores, en termes de santé et d'environnement. Compte-tenu des résultats attendus grâce aux actions mises en œuvre, Ville et Aéroport considère à ce stade que ces objectifs auraient pu et dû être plus protecteurs.

Pourtant, le constat porté sur le PPBE précédent est sans appel :

La comparaison entre les Cartes Stratégiques de Bruit (CSB) « situation de référence 2013 » et « situation de référence 2019 » montre qu'en 6 ans :

- La population exposée à un dépassement de la valeur limite Lden55 a augmenté de **23 %**
- La population exposée à un dépassement de la valeur Lnight50 a augmenté de **78 %**
- La surface située dans le projet de PPBE 2022-2026 augmente de **17 %**
- La surface impactée la nuit augmente de **29 %**
- Le nombre d'établissements d'enseignement, de soins et de santé exposés à un dépassement des valeurs-limites Lden55 et Lnight50 diminue, alors que les surfaces impactées augmentent : comment expliquer cette disparition d'établissements ?

C'est un échec patenté pour le PPBE 2016-2021 qui prévoyait pour le long terme une baisse du nombre d'habitants impactés de jour comme de nuit.

Le bilan du PPBE 2016 présenté par la DGAC lors du Comité Permanent du 29 juin 2019 n'est qu'une description des mesures listées dans ce PPBE, non un bilan quantitatif de leurs effets positifs ou négatifs. Ce bilan ne dégage pas les angles d'action pour le nouveau PPBE.

Aucun objectif de réduction du bruit et du nombre d'habitants impactés n'est fixé pour le PPBE 2022. La liste des « mesures identifiées à ce jour pour le projet de PPBE 2022 » est vague, sans précision aucune des résultats attendus et des moyens concrets mis en œuvre.

Il est fait état d'une charte « Observatoire du logement et évolution de la population de la zone C du PEB ». Ville et Aéroport souhaite avoir communication des éléments disponibles à ce jour.

3) Stratégie concernant la révision du PPBE de Roissy CDG

Décision 1 : demander la communication des éléments disponibles à ce jour concernant la charte « Observatoire du logement et évolution de la population de la zone C du PEB »

Décision 2 : informer rapidement les élus du Comité Permanent des enjeux du projet de PPBE

- Leur faire part du constat d'augmentation des nuisances en 6 ans et joindre les tableaux.
- Les avertir de notre demande de délai auprès du préfet et du sous-préfet pour la remise des contributions et leur proposer de s'y associer
- Les informer du travail mené par les parties prenantes pour des propositions de mesures de réduction du bruit aérien portant sur les 4 piliers de l'approche équilibrée, en précisant que nous leur ferons part dans les meilleurs délais de nos propositions afin qu'ils s'en inspirent.

4) Nos propositions de mesures pour le projet de PPBE

Ville et Aéroport présente un ensemble de mesures susceptibles d'être conformes à l'esprit de la Directive européenne. Une analyse coût-avantage de chacune de ces mesures permettrait de gérer la priorité des actions à mettre en place pour les 5 ans à venir dans le cadre de ce PPBE.

1^{er} pilier (Mesures de type S) – Mesures pour réduire le bruit à la source

- **Incitations financières au renouvellement accéléré des flottes**
- **Incitations financières à l'augmentation du taux d'emport par avion**
- **Supprimer les incitations à décoller la nuit**
- **Poursuite de la pose des rétrofits sur les avions de la gamme A320**
- **Abandon de l'IGMP spécifique à Paris-CDG** qui a été conçu pour ne jamais dépasser la valeur 100. De plus, ce n'est pas un indicateur retenu par l'Europe dans le cadre de la cartographie stratégique du bruit aérien. Retenir un indicateur événementiel de type NA 65

qui s'intéressent aux pics de bruit et qui permettent de mieux prendre en compte la gêne et les effets sanitaires associés au caractère répétitif des événements sonores.

- **Publier chaque année les cartes de bruit de l'indice NA65 journalier moyen sur l'année ainsi que le nombre de riverains exposés à NA65 > ou égal à 50/jour.** L'objectif est de mieux informer les populations riveraines de l'aéroport sur l'évolution du bruit aérien. L'indicateur IGMP utilisé jusqu'à présent ne prend en compte ni les modifications de trajectoires, les zones et les populations survolées, les reports d'un doublet sur l'autre. Enfin, la formule qui permet d'agglomérer les émissions de jour et de nuit n'a aucun sens physique et de ce fait se prête particulièrement mal à des interprétations. L'analyse de chacune des deux composantes seule à du sens.

2^{ème} pilier (Mesures de type P) – Mesures de gestion et contrôle de la planification des sols

- **Pour la réalisation des CSB, PGS et PEB, utiliser comme valeurs-limites les valeurs-guide de bruit aérien recommandées par l'OMS, soit Lden45 et Ln40**
- **PEB :**
 - **Réaliser un PEB prenant en compte les nuisances cumulées de Roissy CDG et le Bourget**
 - **Retenir les courbes du PEB comme référence unique à l'élaboration du plan servant à la maîtrise de l'urbanisme (PEB) et à l'élaboration du plan servant à l'éligibilité à l'aide à l'insonorisation (courbes de court terme du PEB), tout en maintenant le principe de deux plans distincts**
 - **Réformer les PEB et PGS en leur substituant un document unique, en harmonisant les procédures, en simplifiant les cartes, et en prenant en compte les niveaux maxima de bruit**
 - **Assouplir la règle d'antériorité sur une période de 5 ans afin de réparer certaines injustices observées sur le territoire**

- **Elaborer un rapport de présentation unique pour le PEB et le PGS, permettant alors de rassembler en un dossier unique l'ensemble des documents lié à la cartographie de bruit de l'aérodrome (PEB,PGS,CSB et PPBE)**
- **Prévoir une périodicité minimale pour la révision de ces deux plans, une périodicité décennale pouvant être retenue**
- **Pérenniser l'article 166 de la loi ALUR qui permet depuis 2014 un assouplissement des contraintes d'urbanisme et une augmentation jusqu'à 5% de la population en zone C du PEB dans les CDT Val de France/Gonesse/Bonneil-en-France et CDT Cœur économique Roissy-Terres de France. Corriger l'inégalité territoriale sur les opérations de renouvellement urbain**
- **Contrôler de façon stricte l'attribution des permis de construire, l'évolution de la population en zone C et veiller à ce qu'elle n'augmente pas de façon significative**
- **Mettre en place l' « Observatoire du logement et évolution de la population de la zone C du PEB »**
- **Mettre en place un « Observatoire des autorisations d'urbanisme »**
- **Sensibiliser les préfetures et, par leur biais, les communes, à la réglementation applicable dans les zones du PEB et à ses enjeux ; renforcer le contrôle de légalité des préfetures sur les permis de construire délivrés en zone de bruit d'un PEB**
- **PGS et dispositif d'aide à l'insonorisation :**
 - **Réaliser un PGS prenant en compte les nuisances cumulées de Roissy CDG et le Bourget**
 - **Planifier des rentrées de TNSA suffisantes sur 5 ans pour insonoriser les logements restants dans le PGS de Roissy CDG. L'Etat prévoira une compensation budgétaire totale pour 2020 et 2021 à hauteur de 55 millions d'euros afin de combler les pertes de recettes de TNSA due à l'effondrement du trafic aérien**

causé par la pandémie mondiale du Covid-19. **L'Etat n'a pas tenu son engagement pris devant les parlementaires lors de l'examen de la Loi de finances, à savoir un produire un rapport dans les 4 mois suivant la promulgation de la loi.**

- **Réformer le dispositif d'aide aux riverains et la TNSA**, la remplacer par une nouvelle fiscalité toujours fondée sur le principe pollueur-payeur avec une élargissement de la contribution aux gestionnaires d'aéroports.
- **Mettre en œuvre une approche conjointe entre isolation acoustique et isolation thermique afin de coupler les travaux. Créer des plates-formes locales de la rénovation énergétique et phonique chargées d'instruire les dossiers d'aide à l'insonorisation**
- **Mettre en place un Observatoire de veille sanitaire autour de Paris-CDG**
Exploiter les premiers résultats de l'étude épidémiologique DEBATS et définir des mesures de protection liées aux risques de l'impact sanitaire du transport aérien.

3^{ème} pilier (Mesures de type O) – Mesures opérationnelles sur les procédures de vol autour de l'aérodrome

- La généralisation de la descente continue en 2023 est une excellente mesure pour les riverains situés à plus de 20 km de l'aéroport (palier à 1 200 m actuellement), et à plus de 25 km de l'aéroport (palier à 1 500 m actuellement). **Elle n'aura pas d'effet sur les territoires situés dans les CSB. Cette mesure n'est donc pas une mesure pour le PPBE.** Elle peut néanmoins être citée à titre informatif mais en ayant l'honnêteté de préciser que ce sera sans effet sur les CSB.
- **Mettre en place le décollage généralisé en seuil de piste, évaluer l'évolution du taux de décollage en seuil de piste et en rendre compte régulièrement**
- **Mettre en place un angle d'atterrissage de 3,2° comme à Francfort**
- **Eviter la sortie prématurée des trains d'atterrissage, des becs et des volets**

- **Equilibrer le trafic entre le doublet nord et le doublet sud**

4^{ème} pilier (Mesures de type R) – Restrictions d’exploitation

- **L’étude d’approche équilibrée doit être lancée sans délai pour Roissy CDG**, puisque nous sommes bien dans un cas de persistance d’un problème de nuisances sonores, avec une augmentation significative du bruit en journée, mais encore plus la nuit.

Les mesures à étudier et à adopter sont les suivantes :

- **Retrait des avions les plus bruyants en se basant sur les EPNdB officiels de certification acoustique déterminé suivant 3 mesures :**

Mesure N°1 : au sol travers piste à 450 mètres de l’axe

Mesure N°2 : au décollage à 6500 du lâcher des freins poussée réduit avec une pente de 4%

Mesure N°3 : en approche finale à 2000 mètres du seuil de piste

- **Définir un plafonnement du trafic de Paris-CDG sur la base du nombre de mouvements annuels**

Il s’agit de définir la capacité environnementale de l’aéroport par un plafonnement négocié du trafic sur la base du nombre de mouvements annuels et non en nombre de passagers. 20 ans après la décision de réaliser un 3^{ème} aéroport à Chaulnes (Somme), le débat portant sur un transfert de certaines activités de Paris-CDG vers un autre site déjà existant doit se reposer. (ex : site de Vatry dans la Marne).

- **Une réduction des vols de nuit portant sur les vols commerciaux entre 22h et 06h00 doit être négociée et un couvre-feu décidé sur une plage horaire 23h00-05h00.** L’exemple de Francfort démontre que des réorganisations d’activité par les opérateurs sont possibles.

Programmer une étude d’impact de cette limitation du trafic de nuit sur les opérateurs et étudier la réorganisation de leurs activités.

- **Compléter sans délai le dispositif de sanction afin que les atterrissages sans créneau entre 0h et 5h soient bien sanctionnés par l'ACNUSA.** Ces atterrissages sans créneau sont déjà interdits par le dispositif réglementaire de 2003, mais pas sanctionnés.

L'abandon du projet d'aéroport à Nantes-Notre-Dame-des-Landes a renforcé la concentration du trafic aérien sur l'Île-de-France qui accueille déjà 50% du trafic national au détriment des régions. Pour Ville et Aéroport, l'activité aérienne de Paris-CDG doit être régulée et aucune régulation économique ne se fera sans régulation environnementale et sociale.

L'importance pour le territoire aéroportuaire de Paris-CDG de disposer d'un aéroport moderne et durable (régulation du trafic), répondant à la fois aux enjeux climatiques, de protection des riverains, et aux enjeux économiques, conduit Ville et Aéroport à émettre des avis assortis de réserves et de propositions. Il appartient à l'Etat de prendre en compte toute la mesure de celles-ci afin qu'elles puissent trouver place dans le cadre d'une gouvernance plus transparente et partagée, et respectueuse du territoire.
