

**NOTE CRITIQUE**  
**SUR LES 5 MESURES PRESENTEES PAR**  
**NATHALIE KOSCIUSKO-MORIZET**

**MESURE 1 :**

**L'extension des interdictions d'atterrissages et de décollages de Roissy pendant la nuit**

Le rapport Dermagne dit : « Étudier la possibilité d'interdire la nuit, de 2010 à 2014, les avions bruyants du chapitre 3 » deux étapes sont prévues en 2010 pour les avions les plus bruyants et 2014 pour les autres avions du chapitre 3.

**La Ministre annonce :**

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 22h00 et 6h00. De nouvelles interdictions s'ajouteront à partir de 2014, toujours sur la plage 22h00-6h00 (aéronefs dont la marge est comprise entre 8 et 10 EPNdB).

**Analyse critique :**

cette première mesure s'appliquera dès la fin de l'année aux avions les plus bruyants la nuit entre 22h et 6h (différentiel de 8 dB). A l'hiver 2013, elle sera étendue aux appareils affichant 10 dB.

Cela reste en deça de ce que préconise l'ACNUSA : supprimer tous les avions dont le différentiel est inférieur à 13 dB, soit 20% de la flotte.

En effet, la mesure annoncée par NKM va écarter dans l'immédiat les A320, A321 et Boeing 737 de première génération, soit 1,1% de la flotte entre 22h et 6h.

## **MESURE 2 :**

### **Le relèvement de 300 mètres des altitudes de vol a l'approche de la région parisienne**

Cette mesure qui a fait l'objet d'un débat public du 2 mars au 1<sup>er</sup> avril 2011 dans doit permettre de diminuer les nuisances sonores la journée et la nuit grâce au recul du point de virage, qui se fera plus haut.

#### **Analyse critique :**

Avant la descente finale, les avions se stabilisent sur un palier d'une longueur minimum de 5km, mais ce palier s'étend très souvent sur plusieurs dizaines de kilomètres. Une trajectoire en palier est plus bruyante qu'une trajectoire en descente pendant laquelle le régime moteur est plus faible.

Les gains attendus sont limités par rapport à la descente continue. Dans le Val d'Oise, le palier passe de 900 à 1200 mètres d'altitude sur le doublet nord et de 1200 à 1500 mètres sur le doublet sud (c'est l'inverse en Seine et Marne).

Alors que les associations sont toutes persuadées du bien-fondé du relèvement des trajectoires à l'atterrissage, dans l'intérêt général et même si l'on sait que les gains attendus sont limités par rapport à la descente continue (ex : 300 mètres en plus = gain 3 à 4 dB), l'enquête publique cristallise des oppositions légitimes des populations nouvellement survolées.

Les populations dans l'axe des pistes entre 0 et 30 km du seuil des pistes sont celles qui subissent le plus de nuisances (avions plus bas et fréquence de passage élevée). Parmi ces personnes, ceux qui sont déjà sous la descente finale ne seront pas impactés en positif ou en négatif par la mesure.

La zone de gain se situe entre 15 et 25 km du seuil des pistes pour un relèvement de 900 à 1200 mètres et entre 20 et 30 km du seuil des pistes pour un relèvement de 1200 à 1500 mètres. Les populations concernées vont voter pour.

Le relèvement de 300 mètres proposé par la DGAC suppose le recul de 5km du début de la descente finale, c'est-à-dire un déplacement des trajectoires vers

l'ouest dans le Val d'Oise et vers l'est en Seine et Marne, d'où la nécessité de déclencher la procédure d'enquête publique. Les communes nouvellement survolées par ce déplacement de trajectoire sont légitimement contre ce projet (Aisne : 36 / Oise : 2/ Seine-et-Marne : 33/ Yvelines : 28/ Val d'Oise : 39).

Pour réduire les nuisances pour tous à l'atterrissage, la seule mesure qui vaille c'est la descente continue recommandée par l'ACNUSA. Or, la DGAC précise que la descente continue peut s'appliquer la nuit à Roissy CDG, lorsque le trafic est peu élevé, mais qu'en journée, la densité de trafic l'interdit. En réalité, le contrôle aérien explique que la mise en place de la descente continue sur 24h constituerait un frein au développement du trafic à Roissy.

Les populations survolées sont donc condamnées à une double peine subissant le plus fort trafic en mouvements au niveau européen, ne bénéficiant pas des mesures permettant de réduire les nuisances. D'où la nécessité de prévoir à terme un plafonnement en nombre de mouvements compatible avec la mise en place de la descente continue.

### **MESURE 3 :**

**Un rééquilibrage du trafic entre les pistes nord et sud**, celles du Nord étant sous exploitées alors que les trajectoires correspondantes sont situées principalement dans des zones agricoles

#### **Analyse critique :**

Une situation est dénoncée, le fait que le doublet sud, celui qui affecte le plus de population concentre 55% du trafic en journée et 60% la nuit. De plus, la DGAC en 2002 s'engageait à proscrire les croisements de trajectoires entre les 2 doublets conformément au protocole EUROCONTROL. Or, ces croisements font partie du quotidien ce qui affecte les populations riveraines. Lors de la CCE du 25 octobre 2010, la DGAC a présenté les schémas d'équilibrage des deux doublets en présentant des mouvements d'avions par des petites flèches indiquant le sens des mouvements d'avions et par des flèches disproportionnées indiquant le transfert de nuisances du doublet sud vers le doublet nord, comme si l'objectif recherché était la crispation de certaines associations : diviser pour mieux régner. Il faut en priorité proscrire les croisements de trajectoire, permettant d'améliorer à la fois l'environnement et la sécurité.

L'ACNUSA recommande un rééquilibrage de l'utilisation des doublets à 50/50 la nuit. Compte tenu de la proposition de la Mission Roissy d'utiliser de façon préférentielle en configuration face à l'ouest le doublet nord entre 0h et 5h, l'ACNUSA a fait la recommandation d'une plus grande utilisation nocturne du doublet nord couplée avec des approches courbes sur le nord.

#### **MESURE 4 :**

##### **Mises 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 mise en œuvre dans un premier temps pendant le cœur de la nuit de 0h00 à 5h00, quand le trafic est plus faible. Sous réserve des conditions de sécurité associées à ces profils, la mesure pourra ultérieurement être étendue sur d'autres plages horaires.

##### **Analyse critique :**

Utilisée à 83% en journée et à 93% la nuit à l'aéroport d'Heathrow, 1<sup>er</sup> aéroport européen, la descente continue n'est pas à l'ordre du jour à Roissy CDG. La DGAC explique que le trafic de Roissy CDG avec son fonctionnement en Hub est trop dense pour une mise en place sur l'ensemble de la journée. La véritable raison, approuvée par le contrôle aérien, est que la mise en place de la descente continue constituerait un frein à la croissance des mouvements sur la plateforme. La DGAC précise que la descente continue sera mise en place grâce au projet européen SESAR, à l'horizon 2020. C'est une façon de se décharger du sujet.

La descente continue, plus facile à mettre en place quand le trafic est moins dense, c'est-à-dire la nuit, est déjà appliquée mais au cas par cas et n'a pas d'effet réel positif.

## **MESURE 5 :**

**Une nouvelle trajectoire de décollage la nuit**, évitant les zones très urbanisées de l'Ouest de Roissy

### **Analyse critique :**

la DGAC propose une utilisation préférentielle du doublet nord la nuit en configuration face à l'ouest entre 0h et 5h20 avec la définition d'une nouvelle trajectoire nord pour les décollages.

S'appuyant sur le critère de densité de population la DGAC fait cette proposition qui ne réduit pas le nombre de mouvements nocturnes entre 22h et 6h. C'est une nouvelle répartition des nuisances qui touche les populations impactées par le doublet nord.

Or, la question des vols de nuit est le point le plus sensible. C'est pourquoi il faut renforcer les contraintes imposées au trafic nocturne notamment pour les activités de fret express et suivre les préconisations de l'Organisation Mondiale de la Santé et du Parlement européen quant à la définition réglementaire de la période nocturne entre 22h et 6h. Il convient de rejeter la notion de cœur de nuit (0h-5h selon l'arrêté De ROBIEN de 2003) qui engendre depuis 2003 un report substantiel des vols sur les périodes 22h-0h et 5h-6h.

**Afin de pallier à l'impact réel limité des mesures annoncées par la Ministres de l'Ecologie et du Développement durable lors des Assises du Grand Roissy, il convient de réaffirmer certaines propositions pour qu'une future charte du développement durable de Roissy CDG soit signée par l'ensemble des parties prenantes :**

- Qu'au-delà de la maîtrise des nuisances sonores, ce soit leur réduction qui constitue le véritable objectif,
- Que la recherche de la maîtrise des nuisances sonores ne se traduise pas par un transfert des nuisances d'une population sur une autre,

- Que les préconisations de l'organisation mondiale de la santé et du parlement européen sur les vols de nuit soient suivies (définition 8 heures consécutives)
- Que les vols de nuit soient examinés au cas par cas et qu'en fonction de l'intérêt économique certains mouvements soient supprimés entre 22h et 6h. Il s'agit notamment de favoriser une décroissance progressive et négociée du trafic entre 22h et 0h et entre 5h et 6h, plages horaires les plus sensibles pour les populations riveraines
- Que l'Etat et les autorités compétentes apportent des réponses claires et transparentes à la forte sollicitation d'information des populations,
- Que les études « Survol » et « Débats » pour une surveillance sanitaire objective et améliorée soient menées à leur terme,
- Que le trafic de l'aéroport soit plafonné sur la base du nombre de mouvements annuels
- Mettre en place un réseau aéroportuaire francilien équilibré en reliant les plateformes secondaires à l'Est (Vatry) et au Nord (Beauvais) aux aéroports parisiens
- Rouvrir la discussion autour de l'opportunité d'un complément d'infrastructure à Roissy dans le grand Bassin Parisien

Alors que l'État depuis 2002 a abandonné la création d'un troisième aéroport parisien à Chaulnes en Picardie, aucune politique d'anticipation de la saturation de l'aéroport Paris CDG n'a été mise en œuvre ces huit dernières années.

La Cour des comptes fait ce constat dans un rapport thématique publié en 2008 et demande la réouverture de ce dossier afin de répondre à la saturation environnementale de la plate-forme, effective à l'horizon 2015-2020.

**Ville & Aéroport**

**12 05 2011**