

# Réunion de Chaumontel

## Dossier Roissy CDG

10 avril 2012

### **Quel bilan de l'application des mesures environnementales NKM pour l'aéroport Roissy CDG ?**

Rappel : En conclusion des Assises du Grand Roissy en janvier 2011, Nathalie Kosciusko-Morizet annoncent 5 mesures pour Roissy CDG sur le plan environnemental

#### **1°) l'extension à compter du 25 mars 2012 des interdictions d'atterrissages et de décollages de Roissy pendant la nuit (22h-6h) des avions les plus bruyants**

##### **La position de la DGAC**

« L'objectif est clairement de réduire la gêne pour les habitants touchés, tout en maintenant le trafic nocturne pour préserver l'impact économique de ces vols de nuit, indique Pascal Luciani, sous-directeur du développement durable à la DGAC (Direction générale de l'aviation civile). Ceux qui sont normalement sensibles au bruit devraient être beaucoup moins souvent réveillés par l'avion le plus bruyant. Actuellement, un appareil très sonore la nuit, c'est un peu comme la grosse moto qui passe dans leur rue silencieuse et les tire du sommeil. »

##### **La position de FedEx**

FedEx fait voler 300 avions du lundi au samedi de 18 heures à 4 heures du matin. Les associations de riverains montrent du doigt avec raison l'un de ses avions, le MD-11, un bruyant gros porteur.

« Depuis 2010, nous changeons notre flotte, explique le directeur général des opérations pour le hub, Julien Ducoup. Ceux de nos anciens Airbus A-310, et la plupart de nos MD-11, dont hélas aucun équivalent n'existe actuellement pour la capacité, ont fait place à des appareils nouvelle génération, à l'acoustique plus performante. Nous travaillons depuis longtemps à ce changement de la réglementation, qui est loin d'exister dans de nombreux autres pays. »

##### **La position d'Air France**

« Nous avons non seulement anticipé cette mesure, au-delà des normes exigées, renchérit Pierre Albano, le directeur délégué à l'environnement d'Air France, l'autre compagnie principale de Roissy. Le renouvellement permanent des avions âgés de 9,5 ans fait de notre flotte l'une des plus à la pointe en matière de réduction des nuisances sonores. Parmi nos modèles les plus courants, on trouve ainsi des Airbus A-340 et des Boeing B777-200, aux marges de 24 et 22 dB, alors que la nouvelle réglementation n'en exige que 8. »

## **Commentaire critique**

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

En effet, la mesure annoncée par NKM va écarter dans l'immédiat les A310, A320, A321 et Boeing 737 de première génération, soit 1,1% de la flotte entre 22h et 6h qui équivaut à 1000 mouvements par an ; soit à peine plus de 3 avions par nuit.

On peut même penser qu'avec le renouvellement programmé des flottes, ces avions auraient disparu de toute façon...

Rappelons que la deuxième étape est prévue en mars 2014 avec le retrait des avions dont la marge acoustique est comprise entre 8 et 10 EPNdB.

Cette mesure impactera principalement les Fokker 27 et les autres A310 et concernera plus de 3000 mouvements qui sont les plus gênants et représentent 6% du trafic de nuit.

Avec ces restrictions d'exploitation ce sont près de 30 000 personnes en moins qui seront exposées, la nuit, à un niveau de bruit moyen supérieur à 50 dB.

Les principaux aéroports concurrents de Roissy CDG en Europe, notamment Heathrow à Londres, Schiphol à Amsterdam et Francfort, ont des restrictions beaucoup plus importantes que celles imposées à la plate-forme parisienne, à la fois en nombre de mouvements et en niveau de bruit.

A Francfort seuls les avions du chapitre 4 sont autorisés la nuit. Nous n'y seront même pas encore en 2014!....

En France également, il existe des plates-formes, comme Nice ou Toulouse, sur lesquelles les restrictions sont plus sévères, alors que la population impactée par ces aéroports est beaucoup plus faible qu'en Ile-de-France.

## **2°) le relèvement de 300 mètres des altitudes de vol à l'approche de la région parisienne**

### **Commentaire critique**

Cette mesure est effective depuis le 17 novembre 2011 mais ses gains sont limités (ex : 300 mètres en plus = gain de 3 à 4 dB) par rapport à la descente continue qui permettrait de réduire les nuisances pour tous à l'atterrissage. La DGAC précise que celle-ci pourrait s'appliquer la nuit à Roissy CDG lorsque le trafic est peu important, mais qu'en journée, la densité du trafic l'interdit. En réalité, le contrôle aérien confirme que la mise en place de la descente continue sur 24h constituerait un frein au développement du trafic à Roissy.

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 sont pas impactés par la mesure.

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).

Le relèvement de 300 mètres de 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 qu'il y ait eu 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**).

En service depuis moins d'un mois, le nouveau plan de survol du Val-d'Oise pourrait être annulé. C'est ce qui ressort des conclusions que le rapporteur public a présentées au Conseil d'Etat le 30 mars dernier. La plus haute juridiction administrative avait été saisie d'un recours en référé-suspension, déposé par plusieurs maires et associations, contre l'arrêté de Nathalie Kosciusko-Morizet, modifiant les trajectoires des avions.

Cf. ci-dessous le référé du Cirena contre l'arrêté de NKM du 15 novembre 2011

---

Conflans-Ste-Honorine, le 18 novembre 2011

## **REFERE DU CIRENA CONTRE L'ARRÊTE NKM DU 15 NOVEMBRE**

« Malgré l'hostilité des populations, les conclusions défavorables de l'enquête publique, les avis mitigés de l'ACNUSA (autorité de contrôle des nuisances aériennes), l'opposition de nombreux élus des Yvelines et du Val d'Oise, la ministre des transports, Mme Nathalie Kosciusko-Morizet a signé le 15 novembre l'arrêté permettant la mise en œuvre dès le 17 novembre du projet très contesté de relèvement des altitudes de survol des aéronefs en phase d'atterrissage vers l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle par configuration de vent d'est.

Le CIRENA dénonce depuis le début un projet qui, sous le faux prétexte de diminuer les nuisances sonores, entraîne des modifications de trajectoire importantes et ne règle en rien la question des nuisances aériennes que subissent les populations puisqu'il envisage tout au plus de les transférer vers les zones très urbanisées de la Confluence (de la Seine et de l'Oise) et de l'agglomération de Cergy Pontoise (plus de 230.000 habitants sont concernés).

Non seulement, le relèvement des altitudes de 300 mètres n'entraîne pas une diminution significative des nuisances sonores pour les populations survolées mais en plus il occasionne un accroissement des émissions de polluants du fait d'une surconsommation de kérosène liée à un allongement des trajectoires.

Afin de faire échec à cette réorganisation contraire aux objectifs du Grenelle de l'Environnement et attentatoire à la santé et qualité de vie d'une grande partie de la population francilienne, le CIRENA a demandé au cabinet de son avocate, Maître Corinne Lepage de déposer devant le Conseil d'Etat, un référé suspension aux fins de suspendre les effets de l'arrêté ministériel du 15 novembre.

Devant l'incapacité de la DGAC à mettre en place de vraies procédures de moindres nuisances pour tous, le CIRENA ne peut qu'exiger la mise en place de sa plate-forme de revendications :

- suppression des vols de nuit de 23h à 7h (comme à Orly ou Francfort) ;
  - plafonnement de Roissy à 500.000 mouvements par an (2 fois Orly !) ;
  - mise en place généralisée de la descente continue à 1800 mètres au minimum. »
- 

Le rapporteur public a conclu à la suspension, dans un délai de trois mois, à compter de la notification de la décision, de l'exécution de l'arrêté de NKM. S'il est suivi par le Conseil d'Etat, la DGAC aura donc trois mois pour revoir sa copie. La décision du Conseil d'Etat est attendue dans les prochains jours.

**3°) un rééquilibrage du trafic entre les pistes nord et sud dès mars 2012 (celles du nord étant sous exploitées alors que les trajectoires correspondantes sont situées principalement dans des zones agricoles). Le doublet sud affecte le plus de population. Il concentre 55% du trafic en journée et 60% la nuit.**

En réalité, cette mesure n'est même pas en préparation et sa faisabilité n'a pas été évaluée.

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 avait présenté les schémas d'équilibrage des deux doublets par des mouvements d'avions avec des petites flèches indiquant leur sens 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.

#### **4°) la 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 mise en œuvre dans un premier temps pendant le cœur de la nuit de 0h00 à 5h00, quand le trafic est plus faible.

Utilisée à 83% en journée et à 93% la nuit à l'aéroport d'Heathrow, 1er 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 plate-forme. 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 appliquée au cas par cas n'a pas de d'effet réel positif.

## **5°) une nouvelle trajectoire de décollage la nuit, évitant les zones très urbanisées de l'Ouest de Roissy mise en service le 8 mars 2012**

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. Ces nouvelles trajectoires de décollage en face à l'Ouest partiront vers le Nord, quelle que soit la destination finale de l'avion et quelle que soit la piste utilisée, puis vers l'Ouest, le Nord et l'Est en fonction de la destination de l'avion (Cf. carte DGAC).

La DGAC étudiera en 2012 une possible amélioration de ce dispositif dans le cadre d'un nouveau codage des procédures de départs (navigation de précision) pour les communes du secteur de Fosses et Survilliers.

Cette mesure ne semble pas être effective depuis son annonce de mise en œuvre au 8 mars 2012. En effet, à Gonesse la station de mesure de bruit indépendante ne fait pas apparaître une réduction du nombre de mouvements au décollage sur la commune entre 0h et 5h20.

De même, des témoignages de riverains situés dans l'axe du doublet sud ne ressentent pas l'effet positif de la mesure. Je note notamment celui de Mme Ghislaine Kusnierz, habitante de Saint-Brice en limite de Montmorency, qui relève toujours beaucoup de survols au-dessus de chez elle entre 0h et 2h du matin et à nouveau à partir de 4h30 du matin. Ces survols sont identifiés par le sonopode à Saint-Brice.

**Cette proposition est surtout le fait de Yanick Paternotte. Il s'agit d'un transfert inacceptable des nuisances sur des secteurs moins peuplés et jusque- là pas ou peu impactés. S'appuyant sur le critère de densité de population, Y.Paternotte et la DGAC font 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 (appelées « marges de la nuit » par la DGAC).

Il est regrettable que depuis le 29 février 2012 il y ait un blocage des discussions au sein du groupe de travail national de l'ACNUSA sur les vols de nuit présidé par Jean Rebuffel. Les différents collègues (professionnels, associations, élus) n'ont pas trouvé de point d'accord sur l'opportunité de proposer un plan de réduction négocié des vols de nuit sur les plates-formes acnuesées. Le rapport final de ce groupe de travail portera exclusivement sur le diagnostic établi sur les vols de nuit à l'échelle nationale, l'état des lieux au niveau européen et les mesures préconisées sur les sites de Francfort, Londres ou Amsterdam. Il n'y aura pas de partie « propositions ».

**C'est un échec et il appartiendra demain au politique de prendre des mesures afin de mieux réglementer les vols de nuit qui ont un impact environnemental et sanitaire important. Si l'on parle d' « approche équilibrée », il y a un compromis audacieux à trouver entre l'idéal qu'on ne peut pas atteindre, le couvre-feu total, et le statu quo sur lequel on reste depuis plusieurs années. L'objectif serait de négocier avec les compagnies aériennes concernées (Air France, FedEx, etc.) au cas par cas les vols qui pourraient être supprimés, ceux dont l'intérêt économique n'est pas justifié, soient reprogrammés sur d'autres plages horaires (avant 22h et après 6h).**

### **Conclusion :**

**L'engagement du candidat Paternotte en 2007 visant à « limiter strictement les vols de nuit » n'est pas tenu 5 ans plus tard. En clair, les seules propositions de la droite et de Paternotte visent non pas à réduire les nuisances pour tous mais à les partager et à les déplacer, les relocaliser. Il n'y aura par ailleurs pas de couvre-feu à attendre sur le doublet sud la nuit contrairement aux annonces du député faites il y a 2 ans. Et Paternotte n'aura même pas réussi à créer Roissy-Carex qui devait transférer du fret de l'avion vers le train en 2012... ce projet est désormais promis pour 2017-2018... Il faudra d'ailleurs qu'on puisse faire l'évaluation du dividende environnemental de ce projet**

## **Propositions de Jean-Pierre BLAZY pour Roissy CDG sur le volet environnemental**

### **➔ Pour un vrai contrat environnemental à Roissy CDG permettant une réduction des nuisances pour tous**

Non seulement il ne serait pas concevable d'ajouter 8 000 mouvements supplémentaires sur les tranches horaires 22h-0h et 5h-6h d'ici 2020 comme l'estime le projet de rapport du groupe de travail de l'ACNUSA sur les vols de nuit, mais il convient de proposer :

- ➔ Une réduction négociée avec les compagnies aériennes des vols de nuit entre 22h et 6h. Cela nécessite en particulier de réexaminer les horaires des plages de nuit du hub d'Air France qui est le premier acteur nocturne avec 22 000 mouvements. Cette réduction doit être significative d'ici 5 ans**
- ➔ La mise en place de nouvelles restrictions opérationnelles du trafic de nuit pour dans un premier temps n'autoriser que les avions de fret entre 0h et 5h (comme à Francfort entre 23h et 5h) puis d'instaurer dans un second temps un véritable couvre-feu entre 0h et 5h**
- ➔ La réalisation de Roissy-Carex dans le cadre des grands projets d'avenir européens et négocier préalablement son dividende environnemental**

- ➔ L'internalisation des coûts environnementaux du transport aérien en renforçant la fiscalité écologique par la suppression de la détaxation du kérosène brûlé sur les vols intérieurs (1,3 milliard d'euros par an estimé du manque à gagner par l'Etat) et la TNSA acquittée par les compagnies aériennes avec affichage de cette contribution environnementale du passager sur le billet d'avion. La Taxe sur les Nuisances Sonores Aériennes ou TNSA (21 millions d'euros encaissés en 2011 pour Roissy soit 0,35 euros par passager) est à comparer avec le montant de la taxe aéroport servant à financer les dépenses de sécurité et de sûreté (879 millions d'euros en 2011 au niveau national, 783 millions d'euros en 2010 dont 435,9 pour Paris). Il conviendra de créer une taxe spéciale de solidarité additionnelle à la TNSA dont le produit sera versé à la Communauté du territoire aéroportuaire de Roissy (à titre indicatif 1 euro par passager rapporterait un produit annuel de 60 millions d'euros).
- ➔ La poursuite de l'amélioration du dispositif d'aide aux riverains
- ➔ L'évaluation de la contribution du transport aérien à la pollution atmosphérique en donnant à l'ACNUSA les moyens pour exercer cette compétence nouvelle
- ➔ Une action plus forte de la France au niveau européen pour réduire les vols de nuit en proposant d'aller plus loin que le futur règlement proposant de considérer le chapitre 4 comme seuil de qualité acoustique au-delà duquel un avion ne peut faire l'objet d'une restriction d'exploitation la nuit
- ➔ Enfin il convient de réfléchir à un nouveau dispositif financier de compensation des nuisances sonores aéroportuaires (FCNA) d'une part parce que la taxe professionnelle a disparu, d'autre part parce que son produit demeure insuffisant (9 millions d'euros dont 4,5 versés par ADP)

---

### **Point sur l'interdiction des vols de nuit à Francfort**

Le tribunal fédéral de Leipzig a maintenu l'interdiction provisoire décidée en octobre dernier par le tribunal de Hesse, région où se situe Francfort (ouest). Cette interdiction concerne 17 vols entre 23H00 et 5H00 du matin, qui devaient initialement être autorisés au moment de l'ouverture d'une quatrième piste à l'aéroport le 21 octobre.

Malgré le recours des compagnies, la Haute Cour allemande, qui statue en dernière instance, vient confirmer ce couvre-feu. Et ceci en plus de la réduction du nombre maximum de créneaux entre 22 heures et 6 heures. Le tribunal a réduit le nombre de vols autorisés entre 22H00 et 23H00 et 5H00 à 6H00 du matin à 133 par jour en moyenne, contre 150 jusqu'à présent. "Ces heures de transition ne peuvent pas être considérées comme une simple prolongation des activités de jour", a-t-il insisté.

C'est une véritable victoire pour les habitants, qui auront beaucoup moins d'avions la nuit.

## Que fait-on pour Roissy CDG ?

C'est le premier aéroport européen pour les vols de nuit avec 61 000 mouvements annuels sur la période de nuit de huit heures consécutives (22h - 6h). Sur les grands aéroports concurrents Heathrow et Schiphol le niveau annuel se situe à environ 31000 mouvements sur 8 heures. Francfort, avec ce couvre-feu se retrouvera au même niveau moyen. Nos voisins européens ont pris la mesure des risques sanitaires en appliquant des restrictions sérieuses la nuit.

En France, malgré des groupes de travail et une nouvelle commission nationale « vols de nuit » sous l'égide de l'ACNUSA, les pouvoirs publics français semblent avoir beaucoup de difficultés à prendre la mesure du problème sanitaire des vols de nuit, aucun progrès, hormis quelques mesures insignifiantes.

Pourtant, les associations et les élus font maintenant une demande raisonnée prenant en compte l'équilibre entre les intérêts économiques et la protection des citoyens : ***aligner Roissy CDG sur le niveau moyen de vols de nuit de ses trois concurrents ce qui constituerait une réduction d'environ 50 % par rapport au niveau actuel. (proposition ADVOCNAR)***

Face à cela, les opérateurs en France, soutenus par la DGAC ne défendent qu'une seule position : aucune contrainte, ne rien changer !