



Association Nationale d'Élus

## COMMUNIQUE DE PRESSE DE M. JEAN-PIERRE BLAZY

Président de Ville et Aéroport  
Maire de Gonesse

Gonesse, le 19 juin 2023

Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE)  
de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle (2022-2026)

### VILLE ET AÉROPORT DÉNONCE L'APPROBATION PAR L'ÉTAT D'UN VRAI-FAUX PPBE POUR L'AÉROPORT PARIS-CHARLES-DE-GAULLE

[L'État vient d'approuver les cartes stratégiques de bruit \(CSB\) et le plan de prévention du bruit dans l'environnement \(PPBE\) de l'aérodrome de Paris-Charles-de-Gaulle au titre de la quatrième échéance \(2022-2026\).](#) L'arrêté interpréfectoral a été signé le 8 juin et rendu public le 15 juin sur le site de la Préfecture du Val d'Oise.

Il s'agit de la transposition d'une directive européenne 2002/49/CE qui prévoit que chaque état membre de l'Union européenne élabore pour chacun de ces aéroports civils recevant un trafic supérieur à 50 000 mouvements, des cartes stratégiques de bruit (CSB) et un plan d'action appelé « Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement ». Son adoption a été retardée pour deux raisons : elle avait pour préalable la signature de l'annexe 2 du PPBE portant sur les engagements consentis par les opérateurs compétents (notamment les compagnies aériennes) pour décider la mise en œuvre des mesures prévues. Les négociations ont duré et un accord difficile a été trouvé. D'autre part, le 16 mai est paru un décret relatif à la lutte contre les nuisances aéroportuaires qui prévoit notamment la suppression de l'annexion des plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) aux plans d'exposition au bruit (PEB) à des fins de simplification et lisibilité du droit, ce qui a conduit l'administration à revoir la rédaction de l'arrêté.

**Le PPBE est aujourd'hui approuvé alors qu'il a été contesté et rejeté dès sa présentation par la quasi-totalité des collectivités concernées** (la Métropole du Grand Paris, le conseil départemental du Val d'Oise, plusieurs communautés d'agglomération, un grand nombre de communes sur le territoire aéroportuaire de Roissy), des associations de riverains, la Commission consultative de l'environnement (CCE) de l'aéroport et l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) elle-même.

Souvenons-nous que lors de la phase de consultation publique organisée du 20 janvier au 22 mars 2022, **ce sont près de 1500 avis défavorables qui avaient été déposés en ligne sur le site du ministère de l'Écologie**. Un tel rejet s'explique par le fait que ce PPBE, comme le précédent, est inefficace en matière de réduction du bruit aérien et de protection des populations riveraines de l'aéroport que nous représentons. Ce plan d'actions à 5 ans ne permet pas en l'état de répondre aux objectifs fixés par la directive européenne : évaluer, prévenir et réduire les nuisances aériennes autour de l'aéroport Paris-CDG.

Une hypothèse de trafic à 680 000 mouvements/an contre 500 000 enregistrés en 2019 y est même inscrite, rappelant le projet pourtant avorté en février 2021 d'un nouveau Terminal 4 ! Cette hypothèse correspond à une augmentation du trafic de 34,7 % ! C'est totalement incompatible avec la réduction du bruit et l'urgence climatique et sanitaire à laquelle il est urgent de répondre ! Dès lors, il est interdit de croire que l'on va pouvoir réduire le bruit aérien de jour comme de nuit avec une telle prévision de croissance. De plus, avec ce PPBE la population exposée sur le territoire aéroportuaire va augmenter. Elle a déjà augmenté sous le PPBE précédent qui constitue un échec : entre 2012 et 2019, en Lden supérieur ou égal à 55 (+31 %) et plus encore la nuit en Lnight supérieur ou égal à 50 (+118 % !).

C'est un vrai faux PPBE, car il ne comporte ni objectif de réduction du bruit aérien, ni aucune mesure efficace pouvant le faire baisser. Or, cet objectif est essentiel si l'on veut notamment apporter une réponse à l'impact sanitaire du trafic aérien (source d'hypertension, de maladies cardio-vasculaires, de stress et de perturbations du sommeil pour les riverains). Bruitparif a indiqué dès 2019 que c'était dans la zone aéroportuaire de Roissy jusqu'à 3 années de vie en bonne santé perdues.

**Par mesure efficace de réduction du bruit aérien, il faut comprendre la prise en compte du 4e pilier qui a été écarté d'emblée pour l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle, c'est-à-dire l'introduction de mesures de restrictions d'exploitation.** Or, la meilleure façon de réduire le bruit aérien ce n'est ni la réduction du bruit à la source ni la généralisation de la descente continue, mais des mesures de restrictions d'exploitation négociées dans le cadre d'une étude d'approche équilibrée.

Suite au rassemblement élus-riverains du 9 mai devant le ministère de la Transition écologique auquel les élus de Ville et Aéroport ont participé et la délibération symbolique prise ce jour-là pour demander le plafonnement des aéroports franciliens (Paris-CDG, Paris-Orly et Paris-Le Bourget) ainsi que l'instauration de couvre-feux, **le ministre des Transports M. Clément Beaune a fait la promesse d'examiner les scénarios de plafonnement de ces aéroports dans le cadre de l'étude d'impact selon l'approche équilibrée. En revanche, il a écarté l'idée d'un couvre-feu à Roissy entre 22 heures et 6 heures, même s'il reconnaît l'impact sanitaire du transport aérien.**

Toutefois, rien ne préjuge du fait qu'à la lecture des conclusions de cette étude qui sera rendue à la fin du premier trimestre 2024 et conduite désormais par les préfets de département (cf. décret du 16 mai) les ministres concernés prennent un arrêté conjoint qui décide des restrictions d'exploitation.

**Les élus de Ville et Aéroport restent mobilisés sur ce dossier et les conseils municipaux concernés adopteront d'ici la rentrée un vœu relatif à la réduction des nuisances aéroportuaires qui reprend la délibération symbolique prise le 9 mai devant le Ministère de la Transition écologique. Ces vœux seront ensuite transmis au ministre des Transports.**

Arrêté interpréfectoral approuvant le plan de prévention du bruit dans l'environnement et les cartes stratégiques de bruit de l'aérodrome de Paris-Charles-de-Gaulle, au titre de la quatrième échéance (2022-2026)

**Contact presse : Julien Delannay, Chargé de mission**  
**01.39.85.95.96 / 06.29.14.27.09**  
[contact@villeaeroport.fr](mailto:contact@villeaeroport.fr)