

Examen du projet de PPBE de Roissy CDG par l'association AREC Plaine et Pays de France.

Introduction

L'objectif des PPBE (Plans de prévention du bruit dans l'environnement) consiste à prévenir les effets du bruit, à réduire, si nécessaire, les niveaux de bruit, ainsi qu'à protéger les zones calmes. Il s'agit à la fois de recenser les actions déjà prises ou en cours, et définir celles dorénavant prévues pour les cinq prochaines années.

Pour faire cet examen, nous avons repris les paragraphes du PPBE de Roissy CDG en y joignant nos remarques au passage.

Rappel des généralités sur l'Aéroport de Roissy CDG.

Conçu dans les années 1960, l'aéroport a été implanté dans une plaine de 3000 hectares située au Nord Est de Paris et à l'Est d'une agglomération Parisienne qui préexistait bien avant.

Au cours du développement, depuis 40 ans, deux doublets de pistes et les terminaux T1, T2, T3 ont été réalisés ainsi que les installations de compagnies de fret et poste. Le trafic actuel de Roissy est annuellement d'environ 500 000 mouvements dont 58 000 de nuit entre 22 heures et 6 heures (19 000 entre 0 heure et 5 heures), 62 millions de passagers et 2 millions de tonnes de fret.

Le système de transport aussi bien passagers que fret est basé sur l'emploi de HUB, ce qui pour les aéroports Européens de cette taille, fait de Roissy l'aéroport qui utilise le plus de vols de nuit et qui dans cette période occasionne le plus de nuisances sonores.

Mesures adoptées contre les nuisances sonores

Ce chapitre contient normalement les actions déjà prises.

Nous n'y reviendrons pas sauf pour signaler dans les mesures à prévoir, des points qui devraient évoluer dans le futur et qui ne sont pas traités dans les mesures prévues.

Objectifs et mesures prévues

1. Maîtrise de l'urbanisation autour de Roissy

L'hyper concentration induite par le concept de « Grand Roissy » et de « Grand Paris » amène forcément un conflit entre une activité qui produit des nuisances et une activité de vie! C'est un peu hypocrite de constater un manque de cohabitation après avoir aménagé de telle façon ce territoire ! Les nuisances aériennes de par l'extension des survols aériens s'appliquent bien au delà des PEB et PGS, surtout lorsque ces survols répétitifs sont concentrées sur une surface de territoire limitée.



- En 1965, quels décideurs dans les Communes sous les PEB et PGS connaissaient les répercussions des évolutions de Roissy sur l'urbanisation en 2040 ?
- En tenant compte des évolutions de Roissy depuis sa conception, le PPBE devrait prendre en compte non pas pour 5 ans mais pour 40 ans les évolutions qui seront appliquées à Roissy et en tenir compte pour orienter la cohabitation à moindre nuisances entre l'urbanisation autour de Roissy ou les décisions à prendre pour limiter ses évolutions futures !

2. Poursuivre et encourager l'insonorisation

Il y a une certaine incohérence entre ce qui est écrit sur le projet de PPBE et la réalité. Cette aide est en régression, ceci est principalement dû à un effet structurel de réduction de la TNSA, et de la limitation par l'Etat du montant attribué réellement à l'insonorisation ainsi qu'à la conjoncture due à la diminution du trafic sur Roissy ces dernières années.

- **Ce projet de PPBE n'est pas en accord avec ce qui est actuellement appliqué et devrait décrire les nouvelles bases sur lesquelles l'insonorisation se fait maintenant et dans les cinq ans à venir avec le résultat attendu !**

3. Contraindre l'exploitation de la plate-forme

Les mesures adoptées pour réduire les nuisances sonores se focalisent principalement sur :

- Le contrôle des trajectoires (VPE),
- l'interdiction la nuit des avions dont la marge de bruit cumulée est insuffisante,
> **Augmenter sur les 5 ans à venir la valeur limite de la marge d'une façon régulièrement programmée fonction de l'amélioration des aéronefs.**
- l'interdiction des avions non programmés de 0h à 5h,
> **Faire interdire par le contrôle le départ bloc de ce type de vol !**
- l'attribution des créneaux horaires de 0h à 5h.
> **Continuer à faire réduire par des mesures limitatives le nombre de créneaux, la courbe actuelle montre une stagnation de la réduction des vols en cœur de nuit et même une légère augmentation ?!**

Nota : Les nuisances sonores sont directement proportionnelles au nombre d'avions et si l'on compare Roissy avec les autres aéroports Européens de même capacité, Roissy est celui qui a en moyenne le double de départs de nuit entre 22h et 6h.

- **L'objectif d'un PPBE est de faire réduire les nuisances sonores, donc ce PPBE doit contenir des objectifs de réduction de nuisances !**

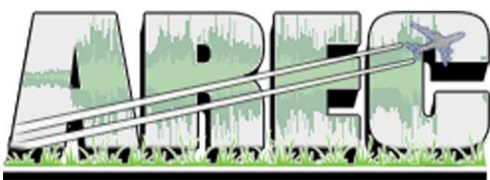
4. Poursuivre la mise en place des descentes continues

Il semble que cette mise en place soit restreinte pour des raisons de sécurité.

- **Le PPBE devrait donner ces limitations**

5. Mise en place d'une trajectoire Nord la nuit de 0h à 5h

Ceci n'est pas un objectif puisque c'est réalisé depuis 2012 !



Plaine et Pays de France

Nota : Ceci s'applique aux départs vers l'Ouest de 0h à 5h sur le doublet Nord, ce qui est majoritairement le cas sur cet horaire. On peut déplorer que les avions de la poste qui ont tous une destination au Sud de la France soient obligés de faire un crochet vers le Nord, (ce qui fait de la pollution supplémentaire,) et survolent ensuite en prenant un cap Sud les zones qui auraient été survolées avec une trajectoire directe !

- **Pour les riverains impactés suite à cette mise en place, ceci est une nuisance supplémentaire. La mise en place de cette trajectoire a été combattue par l'AREC car, basée sur « l'intérêt du plus grand nombre à la place de l'intérêt de tous » est un transfert volontaire de nuisances sur un territoire qui n'est ni un désert, ni une mer ou un océan !**

6. Information du public

Comme dans les aéroports Européens de même importance que Roissy CDG, l'information doit être la plus complète possible mais aussi la plus facile à obtenir et à interpréter, il faut donc que chaque riverain dispose de ces informations **sous un point d'entrée unique de site INTERNET**. Actuellement, les renseignements qui existent sont éparpillés dans différents médias qui nécessitent une recherche et avec des sources pas toujours cohérentes.

- **Il faut donc que soit inscrite au PPBE la réalisation d'un site Internet unique dans lequel on retrouvera toutes les rubriques disséminées.**

Nota : L'information du riverain ne réduit pas directement les nuisances mais permet d'avoir des bases pour quantifier et comparer celles ci dans la durée.

7. Evolution de l'aéroport dans le temps et donc des nuisances prévisibles

Ce projet de PPBE ne tient pas compte des évolutions futures qui résultent du développement de l'aéroport dans le cadre du contrat de régulation économique CRE 2016 à 2020, (et même au delà) de l'évolution du trafic prévisible, de l'incidence de l'utilisation d'avions éventuellement moins bruyants, de l'utilisation de trajectoires ou procédures, le tout se répercutant sur la nuisance sonore...etc

- **PPBE à compléter sur ce sujet qui n'est pas abordé dans le projet.**

8. Surveiller l'évolution du bruit

Deux systèmes de mesure de bruit sont utilisés autour de Roissy, comme indiqué dans le projet de PPBE.

L'un géré par ADP sert principalement à effectuer des mesures de type globales dans l'axe des pistes, certains points de mesure sont utilisés pour calculer l'indice global mesuré pondéré (IGMP).

L'autre système, dénommé « RUMEUR » utilisé dans le projet « SURVOL » est beaucoup plus adapté à l'observation instantanée des niveaux de bruit des survols d'avions, bien que manquant des types d'appareils et des nombres de survols, il fournit des données globales calculées sur le jour ou la semaine.

- **Indiquer dans le PPBE quelles seront les mesures pour faire une synergie entre ces moyens de contrôle permettant de contribuer à réduire les nuisances sonores.**



9. Privilégier la concertation

Depuis plus de 15 ans, la participation de l'AREC à la Commissions Consultatives d'Environnement permet d'être informés sur les sujets de l'environnement aérien de Roissy mais pas toujours avec une concertation préalable.

Un PPBE doit voir dans le futur au moins **pour les cinq ans à venir** dans les domaines où les nuisances peuvent être amenées à changer, comme par exemple;

- Influence de l'utilisation de nouveaux avions sur les niveaux sonores,
- Gestion du trafic aérien selon de nouvelles procédures,
- Influence sur les trajectoires,
- La concertation a permis de mettre en évidence le bruit spécifique de la série d'avions AIRBUS A320.

Ce PPBE devrait comporter le programme d'application des modifications A320, que ce soit chez Air France mais aussi dans les autres compagnies qui opèrent à Roissy avec ces types d'appareils.

10. Conclusion

Ce PPBE ne s'engage pas suffisamment sur les réductions de nuisances sonores pour les 5 ans à venir !
