

## **NUISANCES AERIENNES ET GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT.**

### **Le monde de l'illusion.**

Les riverains des grands aéroports franciliens ont mis beaucoup **d'espoir dans le Grenelle de l'environnement**. Une conférence de presse, des secrétaires d'État aux transports et à l'écologie, le 4 décembre 2007, la signature d'une charte, avec les acteurs du secteur aérien, par le Ministre d'État J.L. Borloo, le 28 janvier 2008 ont pu laisser croire que nos problèmes étaient pris en compte, que **les nuisances allaient diminuer**.

C'est tout le contraire qui nous est promis. Aucune des demandes présentées par les associations, lors des tables rondes du Grenelle, n'a été prise en compte. **Tout ce qui a été annoncé, n'est pas le résultat d'une concertation mais était écrit d'avance**, sous la dictée du lobby aéronautique, dans le document préparatoire à la table ronde finale sous le titre « Annexe aérien » !

Seuls les riverains de l'aéroport d'Orly bénéficieront à terme des améliorations techniques sur les avions parce que les vols de nuit y sont interdits et le nombre de mouvements est plafonné. En ce qui concerne les populations subissant les nuisances de Roissy Charles de Gaulle ce n'est qu'illusion et poudre aux yeux ! Si nous nous laissons endormir, en 2025 ou 2030, quand des avions plus silencieux et moins polluants survoleront l'Île-de-France, le trafic de Roissy CDG aura doublé et les nuisances avec !

### **Rappel des propositions des associations au Grenelle de l'Environnement pour réduire les nuisances aériennes:**

- Développement du TGV et du train pour remplacer tous les vols de moins de 1000 km.
- Optimisation de l'emport moyen à Roissy CDG en passant de 105 actuellement à 150 niveau de grandes plate-formes.
- Développement d'aéroports régionaux pour supprimer le transit parisien inutile.
- Limitation stricte des mouvements de l'aéroport de Roissy CDG, comme à Orly.
- Suppression des vols de nuit à Roissy et le Bourget.
- Transfert du fret sur un aéroport dédié tel Vatry relié par TGV Express.
- Modification des procédures d'approche avec la systématisation de la descente continue et pour certaines configurations, l'augmentation de l'angle d'approche en passant de 3 à 4 ou 5 degrés tel que préconisée dans le rapport Gonnot (2003). Enfin, relèvement à 18.000 pieds de l'altitude de transition (demande répétée de l'ACNUSA).
- Taxation du kérosène pour un meilleur respect de l'environnement.
- Transparence sur les taxations du transport aérien pour une meilleure indemnité des riverains et populations victimes des nuisances.

### **Les annonces faites le 4 décembre 2007 et 28 janvier 2008:**

- 1) « **Le relèvement de 300 mètres de l'altitude de survol** des avions avant l'atterrissage ». Ce point concernera d'abord Le Bourget en 2008 puis Orly en 2009 et enfin **Roissy CDG, en 2011**.
- 2) « **les descentes en profil continu** » Lancement en 2008 pour Orly face à l'est. La mise en place à Roissy n'est pas précisée pour cette mesure qui est réclamée par les associations et

l'ACNUSA depuis des années. Il y a même de quoi s'inquiéter puisque lors du Grenelle, la DGAC donnait un horizon à **2020** !

3) « L'augmentation de la TNSA (Taxe sur les Nuisances Sonores Aéroportuaires), taxe qui alimente un fonds destiné à l'insonorisation des habitations situées dans le Plan de Gêne Sonore (PGS) ». C'est simplement respecter des engagements non tenus jusqu'ici.

4) « **Des solutions technologiques** pour réduire le bruit des avions ». Il s'agit d'un programme de recherches avec un objectif de réduction de 50% des émissions de CO<sub>2</sub>, 80% pour les oxydes d'azote et 50% du bruit perçu et cela à l'horizon 2020. Réduction par rapport à quelle période de référence ? nul ne le sait . Après 2020, viendra le temps de l'industrialisation, du renouvellement des flottes et de l'attente !

Depuis, le volet pollution et celui du réchauffement climatique ont été rajoutés dans **la charte signée le 28 janvier 2008** sans aucune contrainte et donc probablement sans aucun effet.

Ce plan intervient alors que les études se multiplient en Europe pour démontrer que **les conséquences du bruit** vont bien au-delà de la gêne ressentie. **C'est un problème de santé publique**, tout comme la pollution chimique liée au trafic aérien.

Seules les deux premières mesures concernent la réduction des nuisances sonores. Elles apporteront un bénéfice seulement à certaines populations victimes des nuisances du Bourget et d'Orly et encore, pas dans toutes les configurations d'approche. Le gain pour Roissy CDG ne concernera que les populations les plus éloignées (au-delà de 20 km) et de toutes façons ce gain sera annihilé par la croissance inexorable du trafic. **Il n'y aura aucun gain pour les populations vivant dans le périmètre du PEB !** Simplement parce qu'avec un angle de descente de 3 degrés, ces populations ne seront pas concernées par les relèvements d'altitudes. Trop proche des pistes!

### **Illusionnisme : exemple l'Airbus A380, un avion silencieux !**

Page 10 du dossier de la conférence de presse du 4 décembre nous trouvons quelques exemples de TNSA appliqué au décollage pour différents types d'avions. **Il en ressort que l'Airbus A380 très silencieux** bénéficiera d'une réduction de la TNSA de 366 € à 312€ pour décollage la nuit et paiera 157€ en soirée à RoissyCDG! Alors que le Boeing 747-400 paiera 14 640 € pour décollage de nuit et 4392€ en soirée à Orly. Nous en déduisons que l'Airbus A380 est un avion très silencieux. Illusion, **désinformation!** La réalité est bien différente ; la certification de l'Airbus A380 le situe, en phase de décollage (flyover) au dessus du 747 400 réputé Très bruyant et l'Airbus A340 (OAIC/DGAC) La surprise va être de taille pour les populations d'Ile de France !

ADVOCNAR, CIRENA, AREC(1) et ADEV(1) *-(1) membres de l'ADVOCNAR -*, **ENSEMBLE, NOUS dénonçons un plan de l'illusion** dans lequel le seul objectif est d'anesthésier les populations survolées de Roissy CDG par des effets d'annonces et de la désinformation. L'objectif est de permettre la croissance sans contraintes du trafic sur Roissy CDG **au mépris de la santé et du cadre de vie** et du patrimoine des millions de personnes victimes des nuisances.

**NOUS DEMANDONS**, pour Roissy CDG, de laisser entrer un peu de considération pour les populations victimes des nuisances aériennes dans le modèle de développement « tout économique » du transport aérien, en décidant :

- **L'arrêt des vols de nuits sur une période de 8 heures consécutives,**
- **La réduction significative des nuisances par une limitation stricte et intangible du nombre des mouvements.**
- L'adoption rapide de la descente continue et du relèvement des altitudes de survol.

**NOUS DEMANDONS**, pour Roissy CDG, l'ouverture de négociations équitables dans le but de réduire significativement les nuisances pour les populations concernées.

L'État français ne peut pas continuer à n'entendre que la voix des lobbies aéronautiques, au mépris de la santé, du droit au sommeil du respect de la vie privée des populations franciliennes victimes du bruit et de la pollution générés par les aéronefs. Des millions d'habitants de l'Ile de France sont concernés. Des centaines de milliers souffrent, trahis par l'État qui refuse un arbitrage équitable entre leurs droits à la santé, au sommeil, à une vie familiale normale, à un environnement décent, à un patrimoine préservé et les intérêts économiques liés à l'activité de l'aéroport de Roissy CDG.