

Roissy-CDG : quelles solutions pour réduire les nuisances ?

Alors que la DGAC annonce l'expérimentation d'avril à novembre d'un couvre-feu de ses pistes sud la nuit, les associations de défense des riverains de la plate-forme aéroportuaire retiennent d'autres solutions.

Il y a juste un mois, le préfet de région Daniel Canepa tenait une réunion du groupe de réflexion qu'il dirige. Les travaux portaient notamment sur les nuisances sonores subies par les populations survolées. Trois associations de défense des riverains y assistaient : l'AREC l'ADVOCNAR et le CIRENA. La DGAC (direction générale de l'aviation civile) y a présenté des mesures possibles « afin d'identifier une meilleure gestion du trafic susceptibles de diminuer les nuisances en les évaluant pendant un semestre, dans la plage horaire de 22 à 6 heures ». Il s'agit donc d'améliorer le confort des riverains la nuit. Le plan comprend cinq mesures dont quatre devraient être testées de mai à novembre 2010. Mais pour les associations de défense des riverains de Roissy, l'une des cinq propositions est contestée. Il s'agit de l'utilisation « préférentielle des pistes nord de l'aéroport et son doublet nord, soit l'utilisation exclusive de ce doublet quatre nuits par semaine (deux nuits de travaux sur le doublet sud et deux nuits du week-end entre 0 h 30 et 5 heures) et l'utilisation préférentielle du doublet nord entre 22 heures et 0 h 30 et entre 5 heures et 6 heures », rappelle le collectif de défense des riverains. « Cette dernière idée aurait germé à l'esprit du député Yanick Paternotte, surnommé « monsieur vol de nuit », lance-t-on à l'ADVOCNAR, qui rappelle, au passage, « que le député (UMP) de Gonesse était



La réduction du nombre des nuisances de nuit passe par la réduction du trafic fret qui s'est développé à Roissy-CDG.

le seul à s'exprimer contre l'arrêt des vols de nuit ». Président de l'APELNA (Association de protection de l'environnement et de limitation des nuisances aériennes) le parlementaire se félicite pourtant du prochain couvre-feu. « Il faut analyser avec transparence les résultats et en tirer des conclusions objectives permettant la réversibilité de l'expérience si celle-ci ne s'avérerait pas probante », déclarait-il dans un récent communiqué.

Le projet CAREX

Ce qui inquiète les associations de défense des riverains, c'est le positionnement du député de Roissy, pour le projet CAREX (fret avec liaison ferro-

viaire), qui doit diminuer les vols cargos courts et moyens courriers depuis Roissy-CDG — première plate-forme européenne pour le fret (2 130 milliers de tonnes en 2006) et les mouvements d'avions (532 961 en 2006) devant les aéroports de Francfort et Londres-Heathrow — par une liaison LGV vers les grandes métropoles françaises et européennes, annoncée pour le printemps 2012. Car c'est justement les vols fret de nuit qui représentent la majorité des nuisances à Roissy-CDG. « C'est pourquoi il a proposé le projet du doublet nord, comme réducteur des nuisances dans le secteur sud de la Vallée de Montmorency et au-dessus de certaines communes de cette région, comme par exemple

Sannois, dont Yanick Paternotte est le maire », constate l'ADVOCNAR.

Loin d'être dupes, les associations de défense y sont « fermement opposées, ainsi qu'à toute mesure visant simplement à transférer les nuisances d'une population sur l'autre », souligne le collectif, qui apporte des chiffres. « La population du Val-d'Oise dans le plan d'exposition au bruit (PEB), représente 185 000 personnes concernées par les pistes nord et 370 000 par les pistes sud. Concernant l'utilisation des doublets de Roissy-CDG, les associations ont demandé un rééquilibrage à 50-50, 24 heures/24 ». Le collectif va d'ailleurs plus loin en demandant « un rééquilibrage des trajectoires en évitant au maximum

les situations de croisement entre le nord et le sud, extrêmement pénalisantes et plus risquées. »

Toujours selon le collectif, la réduction des nuisances de nuit passerait à la fois par « la réduction des bruits à la source, avec notamment l'élimination programmée des avions les plus bruyants ; la réduction du nombre de vols la nuit sur une période de huit heures ; mais aussi des mesures d'optimisation des procédures de vol tel un relèvement des altitudes de survol dans le ciel francilien ».

Or, ce dernier point, déjà annoncé en décembre 2007, ne peut être appliqué sans une enquête publique, qui serait déjà programmée pour fin 2010, pour une application possible en avril 2011. C'est portant un des points les plus plausibles des mesures proposées lors de la table ronde avec le préfet Canepa. « Elle aurait un impact important pour l'atterrissage sur les trajectoires du doublet nord dans le Val-d'Oise et celles du doublet sud en Seine-et-Marne », souligne le collectif de défense des riverains, qui pour le moment va s'atteler à défendre les propositions qui consistent à adopter la descente continue, c'est-à-dire, sans palier horizontal, actuellement pénalisant en matière de nuisance. Le décollage en seuil de piste est aussi un des points privilégiés des associations. « Il permet d'avoir des avions plus hauts au moment du survol des zones habitées. »

Fabrice CAHEN

INTERVIEW

Érick Derivry, pilote de ligne, porte-parole du SNPL.

« Nous n'avons pas de liberté de manœuvre sur les trajectoires »

Pilote de ligne à Air France, porte-parole du puissant SNPL (syndicat national des pilotes de ligne), majoritaire à Air France, Érick Derivry donne son avis sur les procédures de vol proposées par la DGAC aux abords de la plate-forme aéroportuaire de Roissy-CDG.

L'ÉCHO, LE RÉGIONAL. La DGAC propose aux élus et riverains de Roissy d'adopter des mesures de gestion du trafic aérien, parmi celles-ci, il y a la mise en place de la descente continue, sans palier horizontal, comme elle existe déjà dans d'autres aéroports dans le monde. Qu'en pensez-vous ?

Érick DERIVRY. D'abord nous sommes favorables à des trajectoires qui permettraient d'user moins de carburant et faire moins de bruit. De nombreux pilotes sont signataires de la charte anti-nuisances à Roissy. Car, contrairement à ce que les riverains s'imaginent en majorité, nous n'avons pas de liberté de manœuvre sur les trajectoires. Pour le moment, nous sommes obligés, selon la DGAC, à

voler bas en région parisienne pour des raisons de gestion du trafic aérien entre Roissy-Orly-Le Bourget. Pour ce qui est d'une majorité des pilotes, nous sommes pour la descente continue. Maintenant, il faut voir comment la gestion d'une descente continue est gérable selon la quantité du trafic à Roissy. Il ne faut pas que ces procédures engagent la séparation des aéronefs entre eux. Parce que faire descendre des avions très tôt et maintenir en palier ceux qui montent pour qu'ils se croisent à mille pieds, c'est incompatible avec les notions de sécurité. Ce sont des choses que l'on ne comprend pas du côté de la gestion aérienne. Nous sommes comme les riverains, on se pose et l'on pose des questions.

— Justement, les associations de défense des riverains soutiennent le décollage en seuil de piste, peu appliqué, semble-t-il à Roissy-CDG.

— Cela ne changerait pas grand-chose. À Roissy, les bretelles d'accès aux pistes sont nom-

breuses. Le décollage en seuil de piste ne sert qu'à améliorer la fluidité du trafic. Certes, lorsque l'on décolle en partie de piste l'avion est un peu plus bas au-dessus des zones urbaines, mais il ne génère pas de grand écart de bruit en comparaison des écarts d'altitude au décollage. Je suis partagé sur la question du décollage en seuil de piste.

— Autre point proposé par les associations de défense, serait de privilégier l'utilisation des pistes face à l'ouest, en admettant un léger vent arrière côté est ?

— À Roissy, comme la majorité de la France, nous sommes météorologiquement en dominance de vent d'ouest. Les pilotes n'ont pas de problème à ce sujet. Si les limites possibles de l'avion sont respectées, un atterrissage face à l'ouest avec léger vent arrière de 10 nœuds (18 km/h) de limitation, reste convenable. En tant que pilote, c'est un problème de ce côté-là. D'ailleurs, les contrôleurs, quand ils le peuvent, alternent régulière-

ment, décollages et atterrissages, pour partager les nuisances. Même si la population est davantage à l'ouest. Sur ce point, c'est du côté de la tour de contrôle qu'il faut se tourner.

— Le député (UMP) Jérôme Chartier évoque la procédure de vol dite « Riviera », qui consisterait à effectuer un virage serré au décollage et une boucle plus serrée lors de l'atterrissage, pour éviter le survol des zones urbanisées. Est-ce vraiment possible ?

— C'est une question délicate, parce qu'à Nice, où elle est principalement appliquée, elle soulève des critiques. L'ensemble des pilotes s'interrogent sur cette procédure qui engage la sécurité des vols. Sur la Côte d'Azur, l'avion se pose face à la montagne, ce qui n'est évidemment pas le cas du relief autour de Roissy. Cependant, Roissy présente la possibilité d'effectuer des atterrissages automatiques, par exemple, par fort brouillard, avec visibilité horizontale de 125 m à l'atterrissage et



Érick Derivry, 42 ans, est pilote à Air France.

75 m, au décollage. Pour autant, si l'on applique la procédure dite « Riviera » à Roissy, on ne pourrait plus gérer les atterrissages par faible visibilité. Roissy perdrait alors une capacité d'accueil en météorologie dégradée, ce qui poserait un problème de capacité d'exploitation de la plate-forme aéroportuaire.

Propos recueillis par Fabrice CAHEN

Deux contrôleurs aériens à Roissy-CDG décrivent les propositions

Les associations de défense des riverains de Roissy-CDG, pointent du doigt ses tours et ses contrôleurs aériens, qui refuseraient d'adopter des règles de décollage et d'atterrissage, qui pourraient réduire les nuisances. Membres du SNCTA (syndicat national des contrôleurs du trafic aérien), Samuel Akonom, contrôleur aérien à Roissy, et Yann Parent, chef de tour à Roissy-CDG, membres de la commission consultative de l'environnement de l'aérodrome de Paris Charles-de-Gaulle, expliquent pourquoi les procédures proposées de décollage et d'atterrissage ne sont pas toutes applicables à Roissy-CDG.

La descente continue ou CDA

Elle est en évaluation depuis trois mois à CDG. Cette évaluation est effectuée sur un créneau 1 h-4 h 30 du matin avec des compagnies partenaires de la plate-forme (Fedex, La Poste). Une extension du nombre des compagnies et de la plage horaire où sont effectuées les CDA (continuous descent approach) est à venir. « Elle n'est aujourd'hui possible que lorsque CDG est face à l'Est. Lorsqu'un aéronef effectue la CDA, il suit précisément un tracé établi en se basant sur un support IGM, support qui évite au maximum les populations survolées », assurent les deux contrôleurs. La descente continue est accordée par le contrôleur en fonction du trafic environnant. « Cela permet d'optimiser le profil de vol et de gagner en consommation carburant tout en diminuant les nuisances sonores (vol avec moteur au ralenti, traînées aérodynamiques et train d'atterrissage sortis plus tard...). » Trois mois d'évaluation ont fait ressortir un premier bilan dans lequel un gain sonore serait avéré. « Ainsi, le bruit est canalisé autour de la plate-forme. Les contraintes du contrôle aérien associées à cette procédure sont importantes, en particulier le fait que la trajectoire est décrite jusqu'à l'atterrissage. Il faut savoir que lorsqu'un appareil effectue une CDA, le contrôle aérien n'a plus de possibilité de modifier sa trajectoire ou son altitude sauf raison de sécurité. » Or, l'approche de Roissy doit gérer des arrivées parallèles simultanées triples (les deux axes de Roissy plus celui du Bourget), le tout dans un espace aérien parisien extrêmement contraint. « Aussi, dès qu'il y a un tant soit peu plus de trafic, ce genre d'approche nous est complètement impossible à réaliser, sous peine de ne plus respecter, quasi immédiatement, les normes de séparation entre avions imposées par la réglementation aérienne. Or, notre priorité n° 1 reste bien évidemment la sécurité aérienne... »

Le relèvement des altitudes

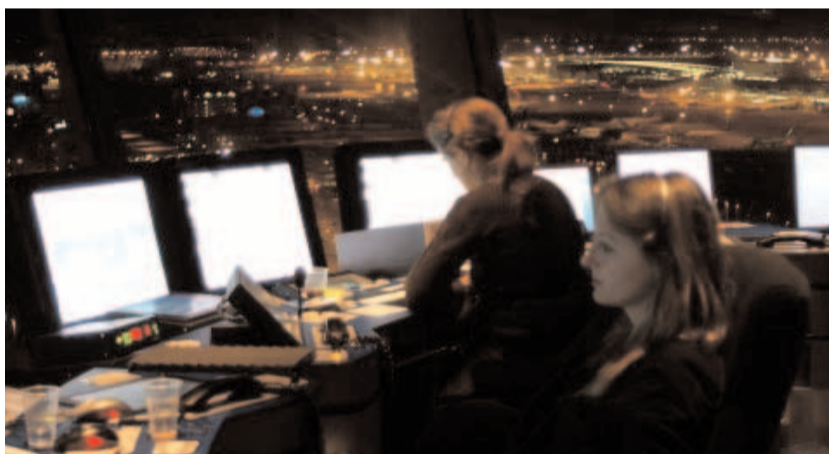
Il s'agit de l'altitude à laquelle les avions interceptent les ILS (système de radio alignement de piste). Cet objectif du Grenelle de l'environnement est de relever toutes ces altitudes de 1 000 pieds (environ 300 m). Des expérimentations sont en cours sur simulateurs afin de travailler sur les nouvelles procédures associées. « Un tel changement de procédures est lui, en revanche, complètement réaliste, quel que soit le moment de la journée. Cela va nécessiter encore beaucoup de travail, tant au niveau de la conception même des procédures et des trajectoires associées, que des modifications obligatoires de l'espace aérien contrôlé. Et cela d'autant plus que Roissy n'est pas le seul organisme à être concerné par ces modifications. En effet, un changement en apparence et en théorie aussi innocent aura des répercussions sur les procédures et l'espace aérien géré par Orly, ou encore par les centres d'Athis-Mons et de Reims. »

Pour cela, deux points sont à

volent les populations. Pratiqué avec les compagnies partenaires la nuit (fret), le gain sonore n'est pas encore évalué. « Cette procédure est par la conception même de l'aéroport et de ses pistes impossible à pratiquer dans la journée. En effet, là aussi, le strict respect de la réglementation aérienne ne nous permettrait pas de gérer le trafic de l'aéroport en utilisant de façon systématique une telle procédure... », précisent les aiguilleurs du ciel.

L'utilisation des pistes face à l'ouest

Sur ce point, la réponse est extrêmement claire car dictée par la réglementation : les avions doivent décoller (sauf cas très spéciaux) avec le vent de face. « Il n'y a d'ailleurs qu'à entendre les pilotes nous signaler consciencieusement tout vent arrière dès qu'il se présente pour se persuader, si besoin en était, que ce n'est pas une situation qu'ils apprécient ! On notera d'ailleurs que le léger vent arrière constaté lors de l'accident du Concorde a été retenu comme facteur contributif... », n'hésitent-ils pas à rappeler.



Avant d'être contrôleurs aériens de Roissy-CDG, les aiguilleurs du ciel sont aussi des riverains de l'aéroport. (photo SNCTA)

prendre en compte. « Tout d'abord, contrairement aux annonces politiques, les avions ne se posent évidemment pas 300 m (1 000 ft) plus haut comme on a pu l'entendre bien trop souvent, à moins bien sûr que l'aéroport de Roissy ne soit intégralement relevé de 300 m ! », ironisent les contrôleurs. « Cela veut dire que les appareils seront établis en approche finale sur leur ILS 1000 ft plus haut (4 et 5 000 ft au lieu de 3 et 4 000 aujourd'hui). » Ainsi certaines agglomérations survolées à l'heure actuelle ne le seraient plus, mais d'autres en revanche ne seront pas épargnées (certes plus haut que ne le sont les premières maintenant...). « À terme, il est probable, que le bilan global de consommation carburant ne soit pas positif, les trajectoires étant rallongées... »

Le décollage en seuil de piste

Comparé à un décollage standard en journée, il permet aux avions de s'élever environ 600 m plus tôt. Les avions sont donc plus hauts lorsqu'ils sur-

En conclusion...

« Le contrôleur aérien, que d'aucuns considèrent comme un empêcheur de dormir en rond, est avant tout un riverain à part entière ! C'est pourquoi nous sommes pleinement conscients de la nécessité de minimiser l'impact sonore de l'activité aérienne, en particulier la nuit », tiennent à ajouter les deux aiguilleurs du ciel. « De nombreuses procédures sont ainsi à l'étude et s'associent à celles déjà pratiquées (respect des volumes de protection environnementale (VPE), restriction des aéronefs habilités à fréquenter la plate-forme, etc...) Car notre première mission est et restera la sécurité du trafic aérien dans l'espace qui nous est dévolu. Les appareils, depuis leur parking de départ et celui d'arrivée, sont pris en charge par une chaîne ininterrompue d'aiguilleurs du ciel qui font en sorte que tout cela se passe avec la meilleure sécurité possible. Si nous pouvons le faire en minimisant le bruit perçu au sol ce sera encore mieux... »

F.C.

Air France et son « réveil du Soleil-Levant »



De nuit, Air France ne représente que 6 % du trafic aérien à Roissy-CDG.

Pour se montrer bon élève en matière d'effort de réduction sonore, Air France, premier exploitant de la plate-forme de Roissy-CDG, avec 60 % des vols, a décidé, dans un premier temps, d'abandonner son service de fret, responsable de biens des maux dans le domaine des nuisances sonores. Soucieuse de son image, la compagnie aérienne a également modéré ses vols de nuit sur Roissy. Hormis l'arrivée matinale, à 4 h 25, du vol Af 277, le fameux Tokyo-Paris, surnommé le « réveil du Soleil-Levant », par les riverains de Roissy, il n'y a plus de vol entre 23 h 25, vol Af 278 Paris-Tokyo et 7 h 15, vol pour Amsterdam. « Il est évident que l'on n'a pas de vol de nuit au départ de Roissy après 23 h 30. C'est dans ce créneau horaire que l'on envoie nos derniers longs courriers (23 h 20 : Af 188 pour Hong-Kong ; 23 h 20 : Af 442 pour Rio...). On ne va tout de même pas convoquer nos passagers à 2 heures du matin », explique-t-on au siège de la compagnie. Pour ce qui est des longs courriers, comme le fameux Tokyo-Paris de 4 h 25, s'il arrive si tôt, c'est parce que la capitale nipponne instaure un couvre-feu à 22 heures.

Ce qui oblige les derniers avions à la quitter avant. Comme le « réveil du Soleil-Levant », qui y décolle à 21 h 50, pour une « croisière » de 14 h 30 de vol. « Pour raison économique, la compagnie cherche à se mettre le moins possible en fraude, pour ne pas payer les fortes amendes. Le problème, c'est que pour les longs courriers nous ne disposons pas d'un choix pour les faire avancer », justifie également la compagnie.

Hormis ses problèmes de vol, Air France a engagé de gros efforts en matière de réduction de bruit, en modernisant sa flotte. « L'arrivée de nouveaux avions moins bruyants, réduit considérablement les nuisances dans le ciel francilien », reconnaît pour sa part l'ADVOCNAR (association de défense de riverains de Roissy-CDG). Pour ce qui est des vols de nuit, Air France ne représente que 6 % de 0 heure à 5 heures (le Tokyo-Paris) et 30 % au petit matin, à partir de 5 heures. Mais les efforts d'Air France ne s'avèrent pas payants, pendant que d'autres compagnies continuent à voler avec des rafiots des airs.

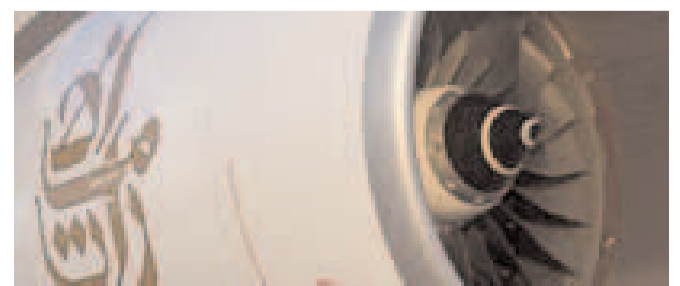
F.C.

Le Bourget et ses nuisances venues du Golfe

L'aéroport d'affaires du Bourget voit son trafic augmenter et les nuisances avec. Des jets privés de plus en plus gros y atterrissent. Normalement, les vols ne concernent pas plus de vingt passagers, donc des moyens réacteurs. Pourtant des quadri-réacteurs s'y posent régulièrement. N'ayant qu'une vingtaine de passagers à bord, des vols, très privés, en provenance des pays du Golfe peuvent y atterrir au détriment des habitations voisines du Val-

d'Oise, (Garges-lès-Gonesse, Bonneuil-en-France et bas de Gonesse). Il est de plus en plus à la mode de voir des grands avions commerciaux aménagés en « palais volants », pour de riches clients, la plupart du Moyen-Orient. Le superjumbo 747 de Boeing comme l'A380 sont des appareils qui ont déjà des commandes dans ce domaine. De nouvelles nuisances sur lesquelles l'APELNA promet de se pencher

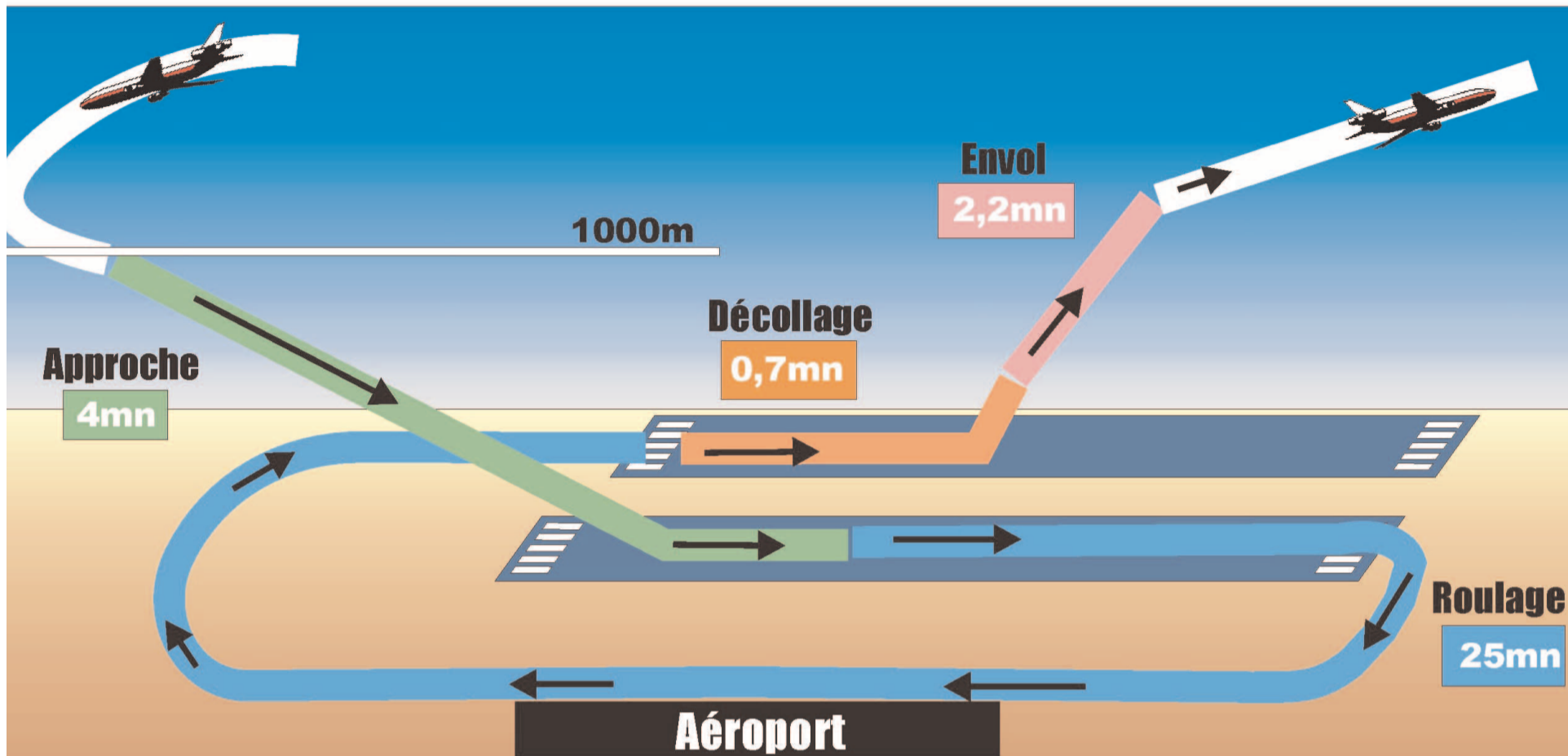
F.C.



Il est de plus en plus à la mode de voir des avions aménagés en « palais volants ».

La pollution des avions pointe à l'horizon

Au-delà de la gêne et des problèmes de santé générés par le bruit des avions, il y a aussi la pollution de l'air. On évoque souvent les suies ou taches que l'on assimile à du kérosène, mais le vrai problème est invisible.



Autour des aéroports, les émissions des avions sont calculées suivant un cycle (norme internationale) dit LTO (landing & take off). Seules les émissions jusqu'à une altitude de 1 000 mètres sont prises en compte. Les associations demandent à passer à 3 000 mètres.

Kérosène égal gasoil, c'est l'équation qu'il faut retenir, pour ces mêmes polluants typiques, redoutables pour la santé publique. Pour cette gêne il s'agit principalement des oxydes d'azote (NOx) précurseurs de l'ozone (O₃) et des particules fines. Ces trois familles ont toutes un rôle important sur la santé publique. AirParif dans son rapport annuel, publié il y a quelques semaines, déplore pour l'Île-de-France le niveau de pollution aux NOx et particules fines supérieur dans de nombreux endroits, aux normes européennes.

De nombreuses études en France et dans le reste de l'Europe ont démontré le lien entre ces émissions et la santé. Une étude de l'Institut de Veille Sanitaire (INVS 2004) établit un lien entre particules fines et NOx d'une part et hospitalisation pour causes cardiovasculaires et en particulier l'infarctus d'autre part. Plusieurs études (INSERM, France, Recherche, Pays-Bas-Canada) publiées en 2007, démontrent formellement le lien entre particules fines, NOx et asthme, allergies et fragilisation de la santé chez les enfants. Lors du Grenelle de l'environnement, le professeur Ducimetière de l'INSERM a indiqué qu'il y a en Île-de-France,

une hausse de 6 % par an des hospitalisations en urgence, pour crises d'asthme d'enfants de moins de 15 ans.

Le grand problème est que l'aviation n'a pas de solution à moyen terme pour réduire les émissions de NOx et de particules fines. Et ça va finir par se voir. En effet, pour les NOx, sur les cinq dernières années, les industries émettrices telles que centrales thermiques, cimenteries, incinérateurs se sont dotées de systèmes catalytiques pour diminuer très fortement ces émissions. Cette solution technique équipe les poids lourds diesel commercialisés depuis octobre 2006 en Europe. Les véhicules légers vont suivre

dans les années qui viennent. Pour les particules fines, les voitures légères diesel, équipées de filtres (FAP) sont maintenant commercialisées...

L'hyper-concentration du trafic aérien commercial en Île-de-France, 60 % du total de la France, va poser au-delà des nuisances sonores un vrai problème pour la qualité de l'air et donc la santé des Franciliens dans les années qui viennent. Selon les dernières mesures relevées, les émissions de Roissy-CDG (plate-forme et trafic aérien) sont supérieures de 30 % à celles du boulevard périphérique et correspondent à 2,5 fois celles de l'aéroport d'Orly. Un point sur lequel les pouvoirs publics devront se pencher tôt ou tard.

Alain PERI



Alain Peri est membre de l'UECNA (union européenne contre les nuisances aériennes) et du bureau de l'ADVOCNAR.



Selon plusieurs études d'AirParif, en émission d'NOx, un avion moyen en approche sur Roissy serait égal à dix-sept poids lourds parcourant 100 km. Les émissions de Roissy-CD-Le Bourget seraient supérieures de 30 % à celles du boulevard

périphérique et correspondraient à 2,5 fois celles de l'aéroport d'Orly. À titre de comparaison, le trafic aérien francilien émet l'équivalent des NOx des usines d'incinération des ordures ménagères (Uiom) soit 4,5 % des NOx produits en Île-de-France.

Aéroports et étude de santé

La région Ile-de-France doit lancer en avril 2010, une étude épidémiologique sur les effets de la pollution due au trafic aérien sur la santé des habitants vivant à côté des aéroports franciliens de Roissy et Orly. Baptisée "Pollunef", cette étude sera réalisée par un laboratoire indépendant sur un échantillon de 400 personnes. L'objectif est de mesurer les relations à court terme entre des indicateurs de pollution et des indicateurs de santé respiratoire.

L'étude sera réalisée en deux phases, du 1^{er} avril au 30 juin puis de septembre à décembre. Les résultats sont attendus pour février 2011. Les patients, tous volontaires, seront des résidents de 53 communes à moins de

4 km des aéroports de Roissy-Charles de Gaulle et d'Orly. Il s'agira d'enfants asthmatiques de 6 à 14 ans et adultes de plus de 60 ans atteints de bronchites chroniques.

Tous les symptômes comme les problèmes respiratoires, irritations du nez, de la gorge ou des yeux, troubles du sommeil, seront recueillis quotidiennement sur un carnet. Les participants à l'étude porteront un capteur qui mesurera en permanence leur exposition à l'ozone et au dioxyde d'azote. Les données seront comparées à celles d'habitants de trois communes des Hauts-de-Seine exposées à la seule pollution urbaine (Issy-les-Moulineaux, Neuilly-sur-Seine, Garches).

Le coût de cette étude s'élève à 45 000 euros. Financée intégralement par le Conseil régional.