

Projet de PGS pour Roissy CDG

Position de l'ADVOCNAR dans le cadre de la CCAR

Que faut-il comprendre ?

La révision du plan de gêne sonore (PGS) de l'aéroport de Roissy CDG prend en compte un nombre de mouvements plus faible, des avions moins bruyants et quelques mesures supposées réduire les nuisances par rapport à la version 2004. Pourtant la surface, le nombre de logements et les populations exposées sont en forte augmentation. **Que faut-il comprendre ?**

Faute de trouver une réponse nous essaierons dans la suite du document de faire le point sur le sujet.

L'extension du Plan de Gêne Sonore (PGS) marque l'échec de la maîtrise des nuisances aéroportuaires en Ile-de-France. **L'aide à l'insonorisation est un dispositif indispensable pour corriger les effets néfastes du bruit, en particulier la nuit, mais elle n'est qu'un palliatif. La priorité absolue doit être la réduction des nuisances par tous les moyens et pour le plus grand nombre, l'insonorisation ne peut venir qu'après.**

Entre le PGS validé en 2004 et le projet révisé présenté à la réunion de la CCAR, le nombre de communes impactées passe de 60 à 64. Pour la zone 3 qui concerne 99% des logements et populations, la superficie passe de 22 661 hectares à 24 558 (+ 8.4 %), le nombre de logements de 70 384 à 90 341 (+28.3%) et la population concernée de 187 743 à 241 457 (+28.6%) Cette augmentation du nombre de logements laisse penser que le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) ne joue pas son rôle essentiel de limiter la population exposée aux nuisances sonores. Est-ce la bonne interprétation ? (Rappelons que dans le même temps la population de la région Ile-de-France n'a augmenté que de 3,6 %).

Le PGS proposé aujourd'hui présente une extension principalement dans les zones les plus urbanisées, ce qui montre non seulement l'incapacité de la DGAC à protéger les populations exposées mais surtout l'augmentation régulière du trafic et des nuisances sur les zones les plus urbanisées !

Plusieurs motifs d'indignation

Le projet de PGS intègre un nombre très important de vols de nuit, en contradiction avec les préconisations de l'OMS et les résultats de nombreuses études épidémiologiques qui montrent un impact sanitaire désastreux des nuisances nocturnes. Les aéroports concurrents de Roissy CDG ; Heathrow, Schiphol et Francfort ont réduit significativement leurs vols de nuit pour prendre en compte la protection de la santé des riverains. Francfort, le dernier en date, a établi un couvre-feu depuis novembre 2011. **Les populations subissant les nuisances de Roissy CDG demandent que l'on cesse de traiter leur santé et leur qualité de vie avec le plus total**

mépris. Ils demandent que le trafic nocturne de Roissy CDG soit aligné sur le niveau moyen de ses trois concurrents ce qui représente une réduction d'environ 50 %, laissant totale liberté aux compagnies pour s'organiser sur la période de nuit en fonction de leurs intérêts. Cette mesure, outre la protection des riverains, est équitable, elle contribuerait à supprimer un biais de concurrence avec les pays voisins. L'exemple de Francfort est très intéressant. Il montre que les compagnies peuvent s'adapter en organisant autrement les vols et l'activité sans perdre un seul emploi. Alors que l'on arrête à Paris d'agiter le chiffon rouge en annonçant des chiffres aussi faramineux que mensongers de pertes d'emplois en cas de réduction. **Une réduction des vols de nuit de 50% aurait un impact très important sur l'empreinte du PGS, puisque chaque vol de nuit entre 22h et 6h est comptabilisé comme 10 vols en journée (tranche 6h – 18h).**

Par ailleurs les grands aéroports, notamment Francfort et Schiphol ont mis en place des trajectoires particulières évitant, la nuit, les zones les plus urbanisées, associées à des mesures d'insonorisation spécifiques pour les nuisances nocturnes. De plus, ces aéroports sont beaucoup plus limitatifs la nuit que Roissy CDG concernant les avions les plus bruyants.

La région Ile-de-France est dix fois plus peuplée que les autres régions françaises. Les pouvoirs publics ont laissé s'y développer un trafic aérien très important. Rappelons que les 2 principaux aéroports parisiens concentrent 60% du trafic national (90% du fret) et comme Orly bénéficie à la fois d'un couvre-feu et d'un plafonnement en nombre de créneaux, c'est l'aéroport de Roissy CDG qui concentre les vols de nuit et l'accroissement du trafic.

Le projet de PGS a été bâti sur l'hypothèse d'un déséquilibre de l'utilisation des doublets, déséquilibre qui s'aggrave d'année en année tendant vers une utilisation à 60% du doublet sud. Ce déséquilibre répond à l'attente de compagnies aériennes dont les aérogares se trouvent proches du doublet sud, pour leur permettre quelques gains de carburant et de temps, alors que la population impactée par le trafic du doublet sud est 2 fois plus forte que celle du doublet nord ! La DGAC utilise toutes les mesures dilatoires pour éviter le sujet. La protection des populations n'a aucune importance face aux intérêts économiques. **Les populations survolées demandent, au nom de l'équité, l'équilibre de l'utilisation des doublets à 50/50% du trafic sur l'ensemble de l'année dans les deux configurations.**

Outre l'équilibre des doublets les principes de fonctionnement édictés en 2002 par EuroControl et entérinés par la DGAC fixaient comme règle le non croisement (un avion arrivant du nord se pose sur le doublet nord ou inversement idem pour les décollages). **Le non-respect de cet engagement, encore une fois pour prendre simplement en compte des intérêts économiques ou de facilité, génère des nuisances supplémentaires impactant plus de population.**

Des riverains de la commune de Saint-Brice se sont regroupés en association pour améliorer les droits à l'insonorisation. Cette revendication a été étayée par des mesures de bruit pendant plus d'un an attestant que le Lden 55 était dépassé. La commune de Saint-Brice est maintenant intégrée dans le PGS ce qui est une juste reconnaissance. Ce cas illustre les déviations entre le modèle théorique et le fonctionnement au jour le jour tel que décrit plus haut.

La limite du Lden 55 qui donne droit à un remboursement de 100 % des frais d'insonorisation dans la limite du plafond crée un effet de seuil, car ceux qui sont juste à l'extérieur de la courbe subissent les mêmes nuisances, mais n'ont aucun droit. Pour éviter cet effet de seuil, **il faut mettre en place un taux de remboursement dégressif allant de 100 % pour le Lden 55 à 20 % pour le Lden 50.**

L'aide à l'insonorisation dépend du type de logement (collectif ou individuel), de la zone du PGS (I, II ou III) et du nombre de pièces à insonoriser. **Le montant attribué à chaque logement est plafonné et se trouve encore souvent inférieur au coût réel des travaux.**

C'est d'autant plus anormal qu'un facteur économique n'est pas pris en compte et qui pourtant mériterait d'être compensé, suivant le principe « pollueur - payeur » ; c'est la dépréciation immobilière causée par les nuisances subies dans le périmètre du PGS. Cette dépréciation représente dans ces zones 20 à 30% du prix des logements.

Le PGS de Roissy CDG tangente les courbes du PGS de la plate-forme d'affaires du Bourget mis en place récemment. Le PGS de Roissy CDG a été calculé jusqu'à l'indice Lden 55 en prenant en compte le seul trafic de Roissy CdG. Le PGS du Bourget a été calculé jusqu'à l'indice Lden 55 en prenant en compte le seul trafic du Bourget. **Les habitants des zones extérieures aux deux PGS, mais proches des deux limites extérieures subissent les nuisances des deux plates-formes, mais n'ont pas le droit à l'insonorisation, alors que si on avait considéré l'ensemble des pistes des deux plates-formes et mis en place un PGS commun, ces zones auraient dépassé l'indice Lden 55 donnant droit à l'insonorisation.**

Beaucoup d'incohérences

La courbe de la page 15 du document intitulé « Rapport de présentation de l'avant-projet du Plan de Gêne Sonore » montre un trafic passagers et mouvements en forte croissance entre 1986 et 2000. La période suivante qui couvre les années 2000 à aujourd'hui a connu une croissance en passagers plus modérée, et une quasi-stagnation du nombre de mouvements liée à la conjoncture économique et à l'augmentation de l'empot moyen .

La DGAC dans son document nous vante les nombreuses mesures mises en place pour maîtriser les nuisances (relèvement de l'altitude de prise ILS, élimination des avions les plus bruyants la nuit, interdiction des décollages en cœur de nuit pour les compagnies qui n'ont pas de créneaux de nuit, mise en place de la descente continue...). Mais, sous la pression du lobby aérien, la plupart des mesures ont été vidées de leur sens. Le relèvement de l'altitude de prise ILS ou la descente continue n'ont aucun impact sur les nuisances dans le périmètre du PGS. L'élimination des avions les plus bruyants ne fait qu'entériner le programme de renouvellement des flottes des compagnies au lieu de servir d'incitation. Beaucoup d'autres aéroports ont des restrictions plus importantes qu'à Roissy CDG. Et la très modeste interdiction des décollages en cœur de nuit fait l'objet de nombreuses infractions !

Autre exemple : La DGAC vante la mise en place d'une trajectoire spécifique pour les vols de cœur de nuit en configuration face à l'ouest. Cette mesure, même appliquée seulement de 0h à 5h, aurait dû aboutir à densifier le trafic sur cette trajectoire et augmenter la surface du PGS dans cette zone. En contrepartie, les aires du PGS dans les zones densément peuplées à l'Ouest de la plate-forme auraient dû diminuer en surface. **On s'aperçoit que c'est le contraire. La surface du PGS augmente dans les zones très denses et diminue dans les zones moins denses !**

La question revient depuis le début : Pourquoi toutes les mesures mises en place dans une conjoncture économique défavorable sans augmentation du nombre de mouvements aboutissent-elles à une extension du PGS ? Inefficacité ? Dérives ? PGS minimisé en 2004 ?...

Enfin, un arrêté de mars 2013 annonce la réduction de taux pour la TNSA de plus de 10% alors que seulement 36% des logements étaient insonorisés dans le PGS de Roissy CDG fin 2011, que le projet prévoit une large extension, et que les résultats de l'insonorisation à la fin de 2012 suggéraient une hausse nécessaire !

D'autres situations sont à prendre en compte hors PGS

Au-delà de la problématique d'aide à l'insonorisation dans la limite du plan de gêne sonore (PGS), il existe des cas qu'il faudrait prendre en considération pour une compensation des conséquences des nuisances subies au nom du principe « pollueur – payeur ».

- Protection renforcée pour les chambres à coucher, pour les habitations concernées par la nouvelle trajectoire stratégique de nuit vers le Nord en configuration Ouest. Critère Lnight à retenir ?
- Possibilité d'aide au cas par cas sur des zones spécifiques faisant l'objet de concentration de trafic, par exemple à l'atterrissage dans certaines configurations.
- Compensation financière des décotes immobilières, au-delà du PGS et intégrant notamment les populations survolées par les nouvelles trajectoires.

En résumé, l'ADVOCNAR demande

Que le PGS soit établi après avoir optimisé la réduction opérationnelle des nuisances sur l'aéroport de Roissy CDG. Nos voisins européens ont mis en place des mesures afin de protéger au mieux les riverains. Le minimum est d'utiliser toutes les mesures et les techniques dont les effets positifs ont été démontrés. Évidemment cela ne fera pas disparaître toutes les nuisances alors interviendra un plan d'aide, le PGS, dont on recherchera l'efficacité maximum.

Mesures permettant de réduire les nuisances et de restreindre l'emprise du PGS

- Les vols de nuit en priorité. Il faut ramener Roissy CDG au niveau de ses principaux concurrents européens, soit une baisse de 50 % des mouvements sur les huit heures de nuit. L'impact sur le PGS est très important car cela fait baisser l'indice Lden, les populations préfèrent entendre qu'elles ne seront plus dans le PGS parce qu'il y aura moins d'avions la nuit.
- Exiger un strict respect de la législation sur les vols de nuit. Pas de dérogation. Roissy CDG concentre plus de 50 % des infractions infligées par l'ACNUSA. La plupart sont des infractions aux restrictions nocturnes.
- Appliquer une vraie politique de retrait des avions les plus bruyants le jour et la nuit comme le font les principaux concurrents de Roissy CDG.
- Dans un souci d'équité, équilibrer le trafic entre doublet sud et doublet nord

- Gérer le trafic en supprimant les croisements autant que faire se peut. Au nom de sécurité mais aussi pour défendre la protection des populations survolées face à la facilité opérationnelle et aux intérêts économiques.

Le nouveau PGS devra intégrer les leçons de ces dernières années de fonctionnement pour une plus grande efficacité.

- Les communes concernées par les nuisances conjuguées de Roissy CdG et du Bourget doivent demander une extension au-delà de la limite Lden 55. Il s'agit des communes de Gonesse, Garges-lès-Gonesse, Tremblay-en-France, Bonneuil-en-France, Pierrefitte-sur-Seine, Stains, Aulnay-sous-Bois, Villepinte.
- Toutes les zones dans le PGS validé en 2004 doivent garder leur droit à insonorisation.
- Le taux de remboursement de 100 % mis en place par l'ancien gouvernement jusqu'au 31 décembre 2013 doit être pérennisé. Le nouveau PGS doit être mis en place au 1^{er} janvier 2014.
- La TNSA doit servir au rachat des habitations les plus exposées (Lden supérieur à 60) pour les habitants qui souhaitent vendre leurs biens immobiliers. Le prix de rachat doit inclure le montant de la dépréciation immobilière liée aux nuisances aériennes.
- L'aide à l'insonorisation doit s'étendre avec un taux dégressif jusqu'au Lden 50 à fin d'éviter l'effet de seuil générateur de la quasi-totalité des litiges.
- Coupler l'isolation phonique et thermique, voire intégrer la climatisation des chambres à coucher, pour pouvoir bénéficier de l'insonorisation pendant les périodes de canicule.
- Réévaluer les plafonds par rapport aux coûts de la construction.
- Si une commune comprend plus de la moitié de son territoire dans le PGS, l'ensemble de la commune doit être inscrit dans le PGS.
- Si la limite du PGS est le Lden 55, il faut inclure l'ensemble des communes qui subissent un Lden 55, quelle que soit la configuration. En effet ceux qui ne subissent que les nuisances des décollages ou celles des atterrissages peuvent avoir un Lden calculé inférieur au Lden 55, mais subir pendant plusieurs semaines une configuration donnée pendant lesquelles le Lden dépassera le Lden 55.
- Procéder à une campagne d'information financée par AdP sur les droits à insonorisation des riverains
- Supprimer la règle d'antériorité par rapport au PEB.

Le PGS nouveau doit intégrer les réductions des nuisances et les pérenniser contrairement à la proposition qui nous est faite consistant à entériner les déviations dans la gestion du trafic et le laisser-faire. Cette approche consistant à proposer quelques insonorisations supplémentaires pour pouvoir dire ensuite on peut continuer avec les vols de nuit ou le déséquilibre des doublets puisque le PGS que vous avez accepté les prend en compte est inacceptable et choquante. Un équilibre doit être trouvé, et c'est le rôle de l'État, entre les intérêts économiques des professionnels et la protection de la qualité de vie la santé des populations survolées. La responsabilité de l'État est engagée.