

Projet de PPBE de Roissy CDG

NOM :

QUALITÉ :

DATE :

En application de la Directive européenne 2002/49/CE, la cartographie stratégique du bruit aérien basée sur l'indice de bruit européen Lden 55, a révélé que **Roissy CDG est, avec Heathrow, l'un des deux points noirs du bruit aérien en Europe, de par le nombre de mouvements d'avions et la population impactée par ce bruit.**

Après lecture attentive du projet de PPBE de Roissy CDG élaboré par la DGAC pour L'Etat français, je constate que le projet proposé est bien loin de l'esprit de la Directive et que le plan d'action à 5 ans, qui devrait proposer la prévention et la réduction des nuisances est en réalité inexistant : la plupart des mesures proposées sont, soit hors sujet, soit relèvent des actions des 10 ans passés, soit sont incompatibles avec l'esprit de la Directive. Habilement, la DGAC évite toute nouvelle mesure contraignante sur la plate-forme de Roissy.

Je demande à ce que le projet de PPBE de Roissy CDG soit amendé avec des propositions conformes à la Directive 2002/49/CE et son application en droit français.

Une réduction les vols de nuit de 22h à 6h

La plate-forme de Roissy CdG doit s'aligner en termes de vols de nuit sur les réductions opérées sur ses principales plates-formes concurrentes à savoir Heathrow, Schiphol et Francfort. Les 4 plus grands hubs européens ont tous environ 500 000 mouvements annuels, mais la moyenne des vols de nuit entre 22h et 6h des 3 concurrents de Roissy CdG se situe à environ la moitié du niveau de l'aéroport parisien!

Un plafonnement en nombre de mouvements :

L'Etat a approuvé la mise en place d'un couvre-feu à Orly et un plafonnement en nombre de créneaux pour épargner les populations qui subissent les nuisances du trafic d'Orly. **Il y a 2 fois plus de vols à Roissy CdG, la population survolée est 3,5 à 4,9 fois plus nombreuse.** Il y a donc une inégalité de traitement et un devoir d'accorder aux riverains de Roissy CdG ce qui a été approuvé pour ceux d'Orly.

L'élimination des avions les plus bruyants

Prévoir un nouvel arrêté de restriction d'exploitation pour interdire la nuit les aéronefs de chapitre 3 présentant une marge cumulée < 13 EPNdB, comme cela se fait à Nice Côte d'Azur depuis 2011, et plus récemment sur l'aéroport de Toulouse Blagnac et **contraindre toutes les compagnies** à corriger le sifflement de la famille A320

Eviter les zones très urbanisées :

La trajectoire de décollage de moindre nuisance en configuration face à l'ouest vers le nord pour éviter les zones très urbanisées du Val d'Oise entre 0h et 5h est utilisée depuis le doublet nord. Nous demandons qu'elle soit appliquée aussi depuis le doublet sud, et que ces pratiques soient étendues à la période 22h-6h. De même pour les atterrissages en configuration face à l'est, pour éviter les zones très urbanisée du Val d'Oise, mettre en place une approche courbe par un guidage RNAV. Au nord de la partie urbanisée au sud-est du Val d'Oise, le survol des espaces

forestiers permettrait de **limiter considérablement la population impactée par les atterrissages.**

Préserver des zones de calme doit également être prévu autour des aéroports de plus de 50 000 mouvements. (articles L 572-6 et R 572-8 du Code de l'environnement)

Je rends un avis défavorable au projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de Roissy CDG.