

La charte du développement durable de Roissy CDG : De l'espoir à la désillusion !

10 janvier 2011

La situation

La mission du Préfet de Région, pour la mise en place d'une Charte du développement durable de Roissy-Charles-de-Gaulle a suscité une très forte attente. L'intérêt des populations survolées est simple : obtenir une réduction significative et durable des nuisances aériennes avec une priorité : la nuit. La nuit au sens de l'OMS et de l'union européenne : huit heures consécutives. Nous avons abordé ce que nous considérons être une concertation négociation sans a priori avec la volonté de rechercher un équilibre entre les différentes parties prenantes.

Considérant la puissance des forces en présence, les intérêts contradictoires entre environnement et économie, les départements du Val d'Oise et Seine-et-Marne, les tenants du Grand Paris avec Roissy la porte du monde et ses opposants, etc, nous savions que la tâche serait rude pour faire valoir la nécessaire prise en compte de la qualité de vie et de la protection de la santé des riverains.

La déception est à la hauteur de l'attente. Les représentants des populations survolées, associations et élus, sont indignés.

Indignés, d'abord parce que des solutions opérationnelles intelligentes existent pour réduire significativement les nuisances pour le plus grand nombre (ces mesures sont détaillées dans notre dossier spécial nuisances aériennes). Elles ne remettent pas en cause le modèle économique du transport aérien et n'ont, pour la plupart, qu'un faible impact économique ou même des avantages (descente continue) pour les opérateurs.

Au fur et à mesure des réunions, ces mesures ont été vidées systématiquement de leur substance, pour les réduire à rien.

Indignés ensuite, parce que les populations survolées attendaient des pouvoirs publics qu'ils jouent le rôle d'arbitre entre les intérêts économiques d'une part et la défense de la santé et de la qualité de vie des riverains de l'autre. Il n'en est rien. En fait, au fil des commissions, le contrôle aérien est apparu comme une force indépendante gérant ses propres intérêts : surtout ne rien changer, tout est parfait, mieux ne serait pas si bien !

Indignés enfin, parce qu' on nous a appliqué, tout au long des présentations, des techniques de manipulation grossières. (Voir plus loin)

Le 13 décembre en commission de réduction des nuisances sonores, la DGAC a présenté, en avant première, les conclusions qui doivent être formalisées le 25 janvier pour les assises du Grand Roissy.

Mesures opérationnelles discutées dans le cadre de la Charte

1. Configuration préférentielle face à l'Ouest, (atterrissages et décollages avec vent arrière).

Cette configuration permet de favoriser le décollage plutôt que l'atterrissage sur les zones à l'Ouest de Roissy CDG très densément peuplées au-delà de 10 km, seuil à partir duquel les décollages sont moins gênants que les atterrissages. Accepter une composante de vent

arrière de cinq noeuds (l'OACI fixe une limite à 10 noeuds) permettrait de diviser par 2 le nombre de jours pendant lesquels les atterrissages se font à l'ouest sur la partie la plus urbanisée si on l'applique évidemment 24 heures sur 24.
Aucune difficulté pour les compagnies aériennes aucun coût supplémentaire.

Conclusion : Par vent calme (< 1 noeud en composante de vent arrière) et de 0h00 à 5h00 ! autant dire rien

2. Nouvelle trajectoire de décollage vers le nord la nuit en configuration Ouest.

Cette trajectoire nouvelle survolant des zones agricoles faiblement peuplées (différente de la trajectoire de jour) permet d'épargner la nuit plus de 500 000 personnes (dans la seule limite du Plan d'Exposition au Bruit) en survolant des zones agricoles faiblement peuplées. Une proposition d'insonorisation des chambres à coucher pourra être associée à la mesure.

Conclusion : limitation de 0h00 à 5h00 et avec un tracé suffisamment imprécis pour inquiéter les populations déjà survolées en journée !

3. Décollage en début de piste.

Permet de gagner en altitude de survol des premières zones habitées.
Proposition : Déjà mise en place (consigne opérationnelle)...de 0h00 à 5h00 soit quelques vols par jour. Personne ne s'est aperçu du changement !

4. Rééquilibrage de l'utilisation des doublets Nord et Sud.

Mesure d'équité et de justice demandée par les associations et les élus sur la base 24h/24h, évaluation mensuelle. Au-delà de l'utilisation des doublets ce qui est en cause est la segmentation opérationnelle du trafic : tous les départs et des arrivées venant du nord utilisent les pistes nord et vice versa pour le sud. Sans croisement comme il a été recommandé par Eurocontrol lors de la réorganisation du trafic en Île-de-France en 2002. La répartition actuelle est de 55 % sur le sud en moyenne mensuelle et plus de 60 % sur le sud pour la période 22h00 6h00. L'incidence économique concerne 5 % des mouvements qui devront rouler plus (consommation kérosène et perte de quelques minutes)

Proposition finale : application de 0h00 à 5h00 ! Et encore, sous réserve que l'on applique le principe de roulage minimum, principe qui, justement, conduit au déséquilibre ! Le dialogue de sourd et l'art de l'embrouille pour ne rien faire !

5. Descente continue (CDA).

Mesure demandée par les associations, élus, compagnies aériennes. Depuis un an, débat sans fin autour des techniques utilisées ailleurs. Refus d'interviewer les opérateurs anglais qui ont une grande expérience.

Proposition : créer un indicateur ! Faire des études pour le moyen long terme. Quelques atterrissages de 0h00 à 5h00. Rien encore une fois

Autres mesures

6. Dans le cadre de la Charte : élimination des avions les plus bruyants.

La FNAM (fédération nationale de l'aviation marchande) a proposé l'élimination des avions du chapitre 3 de marge 5 à 8 EPNdB au 31 décembre 2013. Ces avions ne représentent que 1,1% des mouvements de Roissy, ils auront probablement disparu avant l'échéance... L'ACNUSA préconise dans son rapport 2009 de retirer les avions dont la marge cumulée est < 13 EPNdB dès maintenant. Cette mesure avantage les compagnies qui ont investi pour le renouvellement de leur flotte. Les avions plus modernes consomment moins de kérosène et présentent un coût de maintenance moins élevée. Enfin l'ADVOCNAR a demandé que la pente de montée soit aussi prise en compte, cas typique des quadrimoteurs qui décollent vers 23h30, minuit. Encore une fois les intérêts des riverains rejoignent les intérêts des compagnies qui ont investi dans la modernisation de leur flotte..

En arbitrage, résultat inconnu.

7. Relèvement des altitudes de survol avant prise ILS.

L'enquête publique doit être lancée. Le bon sens laisse à penser que le relèvement général doit apporter un plus pour les populations vivant au-delà de 20 km de l'aéroport. Amorcer la descente finale 300 m plus haut a pour conséquence de déplacer les derniers virages de 5 à 6 km et donc de survoler des populations nouvelles, même si c'est à une altitude plus élevée. Pour Roissy CDG des études supplémentaires ont été demandées notamment concernant le déplacement de survols d'une zone agricole vers une zone peuplée en configuration face à l'Est, arrivée par le Nord (survol zone Cergy à Conflans ST Honorine). Aucun résultat concernant cette requête.

8. Groupe de travail vol de nuit dans le cadre de la commission consultative de l'environnement de Roissy.

L'objectif premier est d'étudier en détail ce qu'ils représentent. C'est une véritable avancée, les représentants du lobby aérien s'y opposaient totalement. Six réunions ont été consacrées à l'explication du modèle économique des compagnies aériennes qui utilisent l'aéroport de Roissy CDG la nuit. Une séance a été consacrée, à la demande de l'ADVOCNAR, au point de vue des riverains et des élus. Vous pourrez trouver ci-joint la présentation que nous avons faite au nom de la Convergence Associative : « Le revers de la médaille ».

Notre objectif est clair : Obtenir un plan de réduction programmée des vols de nuit. On ne peut continuer à développer ce trafic sur un aéroport aussi urbanisé que l'est Roissy CDG.

Enfin nous devons faire **le point de la commission 2 concernant « les aides à l'insonorisation et la prise en charge économique des nuisances »**.

Pour l'État, il ne s'agit que de participer à l'insonorisation des résidences de la zone C du PGS. Nous avons mis sur la table l'extension de cette zone, la combinaison insonorisation-isolation thermique, et la compensation de la spoliation sur les biens immobiliers organisée par l'État avec la création de la zone D du PEB. Cette compensation est demandée sous la forme d'une réduction de la taxe foncière ou d'habitation ou bien d'aide directe lors de la revente des biens immobiliers...

Cette commission ne s'est plus réunie depuis l'été !

Conclusion

En guise de conclusion, vous trouverez ci-après un extrait du dernier message envoyé le 7 janvier 2011 à M. Pascal Luciani, sous-directeur chargé du développement durable de la DGAC qui est aux côtés de M. Jean Rebuffel, chargé de mission auprès du Préfet de Région pour piloter le travail de la Charte :

« L'ADVOCNAR ne peut que constater, avec amertume, que toutes les mesures envisagées depuis le début de la mission Charte, mesures porteuses, ensemble, de vrai progrès pour les riverains, ont été systématiquement vidées de leur substance. Il n'en reste quasiment rien. Certes, certains pourront dire que c'est une application habile des recommandations, très limitées, du rapport Dermagne : quelques mesures opérationnelles d'une part et une invitation à réduire les nuisances nocturnes d'autre part. On applique les quelques mesures opérationnelles en cœur de nuit et le tour est joué! Quant à l'élimination des avions les plus bruyants, nous attendons une décision forte et remarquable, en rappelant que cette mesure bénéficiera à tous, y compris aux compagnies qui ont investi pour renouveler leur flotte.

Le concept de départ proposé par la DGAC : analyser les résultats des mesures envisagées au global pour les populations survolées, rechercher des compromis acceptables entre les parties prenantes et faire en sorte que chaque riverain grâce aux mesures proposées puisse bénéficier d'un effet global positif était intéressant et porteur de progrès.

Aujourd'hui, nous n'avons rien à proposer aux populations survolées qui attendent une réduction significative et durable des nuisances en particulier la nuit. Jamais, à aucun moment, les intérêts des parties n'ont été mis sur la table pour rechercher un équilibre entre le développement économique et la protection de la santé des citoyens. Jamais les pouvoirs publics ne se sont présentés comme des arbitres guidés par l'intérêt général.

On se retrouve avec des mesures opérationnelles proposées sur la période 0h00 - 5h00 qui ne représente que 4 % du trafic global de Roissy CDG, période pour laquelle on n'a absolument rien demandé ! C'est un dialogue de sourds ! Les riverains attendent des réductions significatives de nuisances toute la journée et en priorité en début et en fin de nuit. Il ne nous a pas échappé que le trafic a baissé, globalement, de 6.2% en 2009 mais seulement de 2.3% la nuit et augmenté de 12.2% entre 5h00 et 6h00 !

Enfin, nous souhaitons faire remarquer à quel point les techniques qui nous sont appliquées dans les présentations sont désagréables. Un exemple : les conclusions sur la faisabilité des mesures, données par des codes de couleurs dans des petites cases : vert : c'est bon, orange : difficile, on s'arrête, rouge : STOP Danger extrême ! Enfin c'est ce que nous avons compris... Pour renforcer le propos, on peut trouver un texte dans une case rouge comme « Cf. Accident B747 TAAG 2004 Analyse sécurité » (A ce propos M. G. Ville n'a toujours pas répondu à la demande de précisions par E mail dont vous étiez en copie. Nous n'osons pas imaginer que c'était juste un truc pour nous faire peur !) Nous avons évidemment d'autres exemples à disposition.

Considérant ce qui précède, vous comprendrez que nous ne pourrions pas nous féliciter, le 25 janvier, des travaux de la mission pour la charte du développement durable de Roissy CDG.

C'est pour nous un gâchis des deniers publics, de moyens, de compétence alors que les mesures envisagées, réalisables, sont porteuses de réduction significative de nuisances pour le plus grand nombre.

C'est enfin une incompréhension totale. Nous pensions que l'enjeu était de trouver un équilibre entre les intérêts économiques du transport aérien et la défense de la santé et de la qualité de vie des populations survolées sous couvert de l'arbitrage des Pouvoirs Publics. Nous avons découvert une troisième partie prenante, le Contrôle Aérien. Lorsque tout est parfait, mieux ne serait pas si bien.... »