

Discours de Nathalie Kosciusko-Morizet
lors des rencontres du Grand Roissy
25 janvier 2011

Transcription réalisée par l'ADVOCNAR à partir d'enregistrements audio de la deuxième partie de l'intervention de Madame Nathalie Kosciusko-Morizet, portant sur les mesures de réduction des nuisances pour les riverains. Cette version comporte des différences et des précisions par rapport à la transcription officielle du ministère qui est en fait un condensé.

(...) Le Gouvernement avait conduit, en 2003, les restrictions pour réduire les nuisances sonores nocturnes. Depuis cette date, un indicateur de bruit a été mis en place, le nombre de créneaux de circulation a été réduit, il y a eu des abandons volontaires par plusieurs compagnies dont Air France mais c'est bien d'aller plus loin.

Il en est question aujourd'hui et dans le cadre de la Charte Dermagne, je sais bien que la demande prioritaire est d'obtenir une véritable nuit de 8 heures et les associations qui étaient venues me voir la semaine dernière me l'ont bien dit : « 0-5h cela ne fait guère que 5 heures de nuit. Nous, nous voulons maintenant du mieux sur le créneau 22h-minuit et sur le créneau 5h-6h ».

Alors je vous dis clairement et je sais que ça ne fait pas forcément plaisir à l'oreille que nous n'avons pas l'intention de fermer Roissy la nuit.

Mais j'indique aussi clairement aux opérateurs que la contrepartie de la non fermeture, ce sont des mesures très significatives, pas des mesures symboliques, des mesures très significatives dont les effets seront considérables et clairement perçus. Et si l'on veut que les riverains entendent moins de bruit, la première condition est de réduire le bruit émis, là aussi là je parlerai de mon expérience mais on pense parfois trop facilement à la question de l'insonorisation. L'insonorisation c'est bien mais c'est le dernier recours. Quand il y a un bruit résiduel, eh bien on s'insonorise. En matière de bruit, c'est comme en matière d'efficacité énergétique, il vaut mieux réduire à la source, c'est plus efficace. Ça, ce sont des démarches de progrès qui peuvent profiter à tout le monde. A cet égard, il m'apparaît essentiel de ne plus accueillir la nuit les avions les plus bruyants et de le faire tout-de-suite. Ces avions pour commencer ceux dont la marge est inférieure à 8 dB, seront interdits entre 22h et 6h pour faire suite aux demandes de travailler sur de vraies plages horaires et de vraies plages de nuit dès la fin 2011, c'est-à-dire pour la saison aéronautique d'hiver 2011-2012.

Et puis après le délai incompressible de la communication de cette mesure aux compagnies, les avions de la catégorie suivante, ceux dont la marge acoustique est comprise entre 8 et 10 dB seront interdits à leur tour pour la saison aéronautique d'hiver 2013-2014. Voilà pour la réduction du bruit émis.

Une fois qu'on a réduit le bruit émis, il faut s'intéresser aux trajectoires empruntées et s'éloigner des zones à résidence. Alors je suis fortement engagée, je le redis ici, c'est un grand projet qui avait été esquissé lors du Grenelle de l'Environnement, sur le relèvement de toutes les trajectoires en IDF de 300 mètres. Pour plus de 80 000 personnes, c'est un projet qui permet de limiter les puissances des nuisances sur l'ensemble de la journée et sur l'ensemble de la nuit. Mais la difficulté de ce projet ne m'a pas échappé, d'ailleurs encore une fois avec mon expérience locale, je le dis, sur l'ouest d'Orly pour apporter du bénéfice au plus grand nombre, il faut accepter de faire reculer le point de virage, il faut accepter quelques modifications. Le point de virage, ce sera donc plus haut mais au-dessus de riverains différents. J'ai demandé à la Direction Générale de l'Aviation Civile de revoir son projet pour que ce mouvement soit vraiment au maximum gagnant. L'engagement du Grenelle de l'Environnement, c'est aux altitudes de transition, on optimise les trajectoires en fonction de la consommation de kérosène, de l'impact sur le changement climatique. Donc on prend le plus direct possible. En-dessous de l'altitude de transition, on optimise les trajectoires sur le bruit c'est-à-dire qu'on accepte de faire éventuellement un petit détour, le terme détour n'est pas forcément adapté pour une trajectoire d'aviation, mais un virage un peu plus large pour pouvoir limiter le bruit perçu même si la consommation de kérosène est un peu supérieure. C'est de bonne politique. Voilà, quand on est plus haut, on optimise en fonction du kérosène et donc de la lutte contre le changement climatique, quand on est plus bas on optimise en fonction du bruit.

Une autre mesure porte sur la nouvelle trajectoire de décollage la nuit pour éviter les zones très urbanisées de l'est (*elle voulait sans doute dire ouest*) de Roissy, et on doit sa naissance aux travaux de la mission du préfet Canepa, et à la proposition de plusieurs parlementaires, dont Jérôme Chartier et Yannick Paternotte. Cette trajectoire sera mise en œuvre par la Direction Générale de l'Aviation Civile dans les meilleurs délais. Je crois qu'on peut envisager un passage en Commission Consultative de l'Environnement en mai 2011, ce qui nous permettra d'avoir une mise en œuvre au plus tard en 2012.

(...) les populations pour le bruit. Une mesure aussi qui permet de réduire les émissions gazeuses, les efforts engagés devront se poursuivre sur des descentes continues commençant plus haut, commençant à plus de 3 000 mètres.

Et puis, il faudrait pouvoir parler de tout. Je sais que vous avez beaucoup travaillé sur les doublets. Je ne rentre pas dans les détails, mais je demande aux services de l'aviation civile de mettre en œuvre, avec la plus grande diligence, l'ensemble des mesures d'amélioration des procédures qui paraissent de bon sens. Utiliser le doublet nord, lorsque l'on part sur une trajectoire nord ou que l'on atterrit à partir d'une trajectoire nord, et au sud de manière symétrique, quand on part sur le sud. Tout ceci afin de minorer les survols.

De la même manière, il semble de bon sens, l'établissement d'une configuration préférentielle à l'ouest, en deçà d'un seuil de vent arrière, pour éviter le survol des zones les plus urbanisées à l'atterrissage. Ceci doit pouvoir être mis en œuvre rapidement dans la tranche 0h-5h qui est la plus facile pour pouvoir mettre en place une mesure de ce genre.

Certaines mesures peuvent être mises en place sur l'ensemble de la tranche 22h-6h. D'autres commencent leur effet sur la tranche minuit-5h. Cette première expérimentation, en quelque sorte, n'exclut pas une extension ultérieure, et c'est ce que l'on peut faire d'ores et déjà pour les décollages en début de piste, décollages en début de piste qui permettent de survoler plus haut en bout de piste, et donc de faire moins de bruit. Ces décollages en début de piste existent déjà sur la tranche minuit-5h. Je crois que nous allons pouvoir les étendre, dans certaines configurations lorsque les conditions de trafic le permettent sur la 22h-minuit et la 5h-6h.

Bref, il existe de belles pistes de progrès. Il nous reste à les mettre en œuvre le plus rapidement possible, sans évacuer les périodes obligatoires de consultation, d'enquête publique pour le relèvement des trajectoires. Il nous reste aussi à les expliquer. J'insiste sur la partie explication, notamment pour le relèvement des trajectoires. C'est un projet global, c'est un projet d'intérêt général. Une pédagogie est forcément indispensable. Permettez-moi pour finir et avant finalement de vous inciter à les poursuivre, à les poursuivre par de la pédagogie pour expliquer ce que nous avons fait et ce que nous pouvons décider, comment nous pouvons donner bonne suite à ces travaux. Permettez-moi, pour finir de saluer la qualité de ces travaux, et de vous remercier encore pour le temps que vous y avez consacré, pour la technicité que vous y avez développée. Je suis rentrée un peu plus dans les détails, un peu plus que ce qui avait été prévu, mais pardonnez-moi j'ai un peu de passion sur ces questions et je crois que c'est en rentrant dans le détail, je le redis, qu'on trouve des solutions.

Merci à tous