

Préfecture de la Région d'Ile de France

**REVISION DU PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT (PEB)
DE L'AEROPORT DE PARIS-CHARLES DE GAULLE**

ENQUÊTE PUBLIQUE

du lundi 30 octobre 2006 au vendredi 8 décembre 2006

**RAPPORT DE LA COMMISSION
D'ENQUÊTE**

**COMMISSION D'ENQUETE : JEAN PIERRE CHAULET : PRESIDENT,
MAURICE MARTY, MARC ALLART, ANDRE GOUTAL, GUY BOURETZ : TITULAIRES,
PAUL GREMILLET, ROGER LEHMANN : SUPPLÉANTS**

TOME I

**PRESENTATION, ORGANISATION
ET DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE**

**EXAMEN DES OBSERVATIONS ET
COURRIERS RECUS**

**ANALYSE ET EVALUATION DU
PROJET DE PEB DE PARIS CDG**

Sommaire

1. PRESENTATION DE L'ENQUETE	11
1.1. Objet de l'enquête	12
1.2. Cadre juridique de l'enquête	12
1.3. Désignation de la commission d'enquête	12
1.4. Modalités de l'enquête	13
1.5. La consultation des différents organismes et collectivités locales avant l'enquête :	14
1.5.1. La consultation des commissions	14
1.5.2. La consultation des collectivités locales.	14
1.5.2.1. La consultation des communes	14
1.5.2.2. La consultation des autres collectivités territoriales.	14
2. ORGANISATION DE L'ENQUETE	17
2.1. Organisation de l'enquête :	18
2.1.1. Découpage en secteurs	18
2.1.2. Répartition des commissaires enquêteurs par secteurs	18
2.2. Réunions de la commission d'enquête	18
2.3. Rencontres avec les services de la Préfecture et le maître d'ouvrage (DGAC).....	18
2.3.1. Rencontre avec le Préfet de Région Ile de France, Préfet de Paris.	18
2.3.2. Rencontre du 3 octobre 2006 avec la DGAC	19
3. DEROULEMENT DE L'ENQUETE	20
3.1. Conditions générales de déroulement de l'enquête.....	21
3.1.1. Publicité des enquêtes	21
3.1.1.1. Les affichages légaux	21
3.1.1.2. Les parutions dans les journaux	21
3.1.1.3. Les autres formes de publicité	21
3.1.2. Documents mis à la disposition du public.....	22
3.2. Conditions de déroulement de l'enquête dans chacune des communes concernées et rencontres avec les maires	23
3.2.1. Déroulement de l'enquête dans le secteur de monsieur André GOUTAL (Secteur 1)	23
3.2.1.1. Dans la commune du PLESSIS-BELLEVILLE	23
3.2.1.1.1. Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête	23
3.2.1.1.2. Entretien (éventuel) avec le maire de la commune et/ou adjoint du maire.	23
3.2.1.2. Dans la commune de SAINT MARD	23
3.2.1.2.1. Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête	23
3.2.1.2.2. Entretien (éventuel) avec le maire de la commune et/ou son adjoint....	24
3.2.1.3. Dans la commune de MITRY-MORY	24
3.2.1.3.1. Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête	24
3.2.1.3.2. Entretien (éventuel) avec le maire de la commune et/ou son adjoint....	24
3.2.1.4. Dans la commune de SAINT-SOUPPLETS	24
3.2.1.4.1. Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête	24
3.2.1.4.2. Entretien (éventuel) avec le maire de la commune et/ou son adjoint....	25
3.2.1.5. Dans la commune de MEAUX	25

3.2.1.5.1.	Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête	25
3.2.1.5.2.	Entretien (éventuel) avec le maire de la commune et/ou son adjoint....	26
3.2.1.6.	Dans la commune de LIZY-SUR-OURCQ	26
3.2.1.6.1.	Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête	26
3.2.1.6.2.	Entretien (éventuel) avec le maire de la commune et/ou son adjoint....	26
3.2.2.	Déroulement de l'enquête dans le secteur de monsieur Jean Pierre CHAULET (Secteur 2)	26
3.2.2.1.	Dans la commune de DAMMARTIN EN GOËLE	27
3.2.2.1.1.	Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête	27
3.2.2.1.2.	Entretien (éventuel) avec le maire de la commune et/ou adjoint du maire.	27
3.2.2.2.	Dans la commune du MESNIL AMELOT	27
3.2.2.2.1.	Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête	27
3.2.2.2.2.	Entretien (éventuel) avec le maire de la commune et/ou son adjoint....	27
3.2.2.3.	Dans la commune de GOUSSAINVILLE	28
3.2.2.3.1.	Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête	28
3.2.2.3.2.	Entretien (éventuel) avec le maire de la commune et/ou son adjoint....	28
3.2.2.4.	Dans la commune de ROISSY EN FRANCE.....	28
3.2.2.4.1.	Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête	28
3.2.2.4.2.	Entretien (éventuel) avec le maire de la commune et/ou son adjoint....	28
3.2.2.5.	Dans la commune de VILLEPINTE.....	28
3.2.2.5.1.	Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête	28
3.2.2.5.2.	Entretien (éventuel) avec le maire de la commune et/ou son adjoint....	29
3.2.2.6.	Dans la commune de AULNAY SOUS BOIS	29
3.2.2.6.1.	Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête	29
3.2.2.6.2.	Entretien (éventuel) avec le maire de la commune et/ou son adjoint....	29
3.2.2.7.	Dans la commune de TREMBLAY EN FRANCE.....	29
3.2.2.7.1.	Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête	29
3.2.2.7.2.	Entretien (éventuel) avec le maire de la commune et/ou son adjoint....	30
3.2.3.	Déroulement de l'enquête dans le secteur de monsieur Guy BOURETZ (Secteur 3)	30
3.2.3.1.	Dans la commune de BEAUMONT SUR OISE	30
3.2.3.1.1.	Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête	30
3.2.3.1.2.	Entretien (éventuel) avec le maire de la commune et/ou adjoint du maire.	30
3.2.3.2.	Dans la commune de PRESLE	31
3.2.3.2.1.	Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête	31
3.2.3.2.2.	Entretien (éventuel) avec le maire de la commune et/ou son adjoint....	31
3.2.3.3.	Dans la commune de LUZARCHES	31
3.2.3.3.1.	Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête	31
3.2.3.3.2.	Entretien (éventuel) avec le maire de la commune et/ou son adjoint....	31
3.2.3.4.	Dans la commune de DOMONT.....	31
3.2.3.4.1.	Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête	31
3.2.3.4.2.	Entretien (éventuel) avec le maire de la commune et/ou son adjoint....	32
3.2.3.5.	Dans la commune d'ECOUEN	32
3.2.3.5.1.	Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête	32
3.2.3.5.2.	Entretien (éventuel) avec le maire de la commune et/ou son adjoint....	32
3.2.3.6.	Dans la commune de SARCELLES	32
3.2.3.6.1.	Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête	32
3.2.3.6.2.	Entretien (éventuel) avec le maire de la commune et/ou son adjoint....	33

3.2.3.7.	Dans la commune de GONESSE	33
3.2.3.7.1.	Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête	33
3.2.3.7.2.	Entretien (éventuel) avec le maire de la commune et/ou son adjoint....	33
3.2.3.8.	Dans la commune de GARGES LES GONESSE	33
3.2.3.8.1.	Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête	33
3.2.3.8.2.	Entretien (éventuel) avec le maire de la commune et/ou son adjoint....	33
3.2.3.9.	Dans la commune de PIERREFITTE	34
3.2.3.9.1.	Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête	34
3.2.3.9.2.	Entretien (éventuel) avec le maire de la commune et/ou son adjoint....	34
3.2.3.10.	Dans la commune de STAINS	34
3.2.3.10.1.	Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête	34
3.2.3.10.2.	Entretien (éventuel) avec le maire de la commune et/ou son adjoint..	34
3.2.3.11.	Dans la commune de VILLIERS LE BEL.....	34
3.2.3.11.1.	Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête	34
3.2.3.11.2.	Entretien (éventuel) avec le maire de la commune et/ou son adjoint..	35
3.2.4.	Déroulement de l'enquête dans le secteur de monsieur Marc ALLART (Secteur 4)	35
3.2.4.1.	Dans la commune de SAINT LEU LA FORET.....	35
3.2.4.1.1.	Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête.	35
3.2.4.1.2.	Entretien avec le maire de la commune.	35
3.2.4.2.	Dans la commune d'ERMONT.....	35
3.2.4.2.1.	Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête.	35
3.2.4.2.2.	Entretien avec le maire de la commune et/ou son adjoint	36
3.2.4.3.	Dans la commune d'EAUBONNE	36
3.2.4.3.1.	Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête	36
3.2.4.3.2.	Entretien avec le maire de la commune	36
3.2.4.4.	Dans la commune de SANNOIS	36
3.2.4.4.1.	Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête	36
3.2.4.4.2.	Entretien (éventuel) avec le maire de la commune et/ou son adjoint....	37
3.2.4.5.	Dans la commune de SOISY SOUS MONTMORENCY	37
3.2.4.5.1.	Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête.	37
3.2.4.5.2.	Entretien (éventuel) avec le maire de la commune et/ou son adjoint....	37
3.2.4.6.	Dans la commune de MONTMORENCY	37
3.2.4.6.1.	Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête	37
3.2.4.6.2.	Entretien (éventuel) avec le maire de la commune et/ou son adjoint....	38
3.2.4.7.	Dans la commune de SAINT GRATIEN	38
3.2.4.7.1.	Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête	38
3.2.4.7.2.	Entretien (éventuel) avec le maire de la commune et/ou son adjoint....	38
3.2.4.8.	Dans la commune d'ENGHIEN	38
3.2.4.8.1.	Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête	38
3.2.4.8.2.	Entretien (éventuel) avec le maire de la commune et/ou son adjoint....	38
3.2.4.9.	Dans la commune d'EPINAY.....	38
3.2.4.9.1.	Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête	39
3.2.4.9.2.	Entretien (éventuel) avec le maire de la commune et/ou son adjoint....	39
3.2.5.	Déroulement de l'enquête dans le secteur de monsieur Maurice MARTY (Secteur 5)	39
3.2.5.1.	Dans la commune de TAVERNY.....	39
3.2.5.1.1.	Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête	39
3.2.5.1.2.	Entretien (éventuel) avec le maire de la commune et/ou adjoint du maire.	39

3.2.5.2.	Dans la commune de BEAUCHAMP	39
3.2.5.2.1.	Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête	39
3.2.5.2.2.	Entretien (éventuel) avec le maire de la commune et/ou son adjoint....	40
3.2.5.3.	Dans la commune de HERBLAY	40
3.2.5.3.1.	Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête	40
3.2.5.3.2.	Entretien (éventuel) avec le maire de la commune et/ou son adjoint....	40
3.2.5.4.	Dans la commune de FRANCONVILLE.....	40
3.2.5.4.1.	Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête	41
3.2.5.4.2.	Entretien (éventuel) avec le maire de la commune et/ou son adjoint....	41
3.2.5.5.	Dans la commune de CORMEILLES EN PARISIS.....	41
3.2.5.5.1.	Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête	41
3.2.5.5.2.	Entretien (éventuel) avec le maire de la commune et/ou son adjoint....	42
3.2.5.6.	Dans la commune d'ARGENTEUIL	42
3.2.5.6.1.	Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête	42
3.2.5.6.2.	Entretien (éventuel) avec le maire de la commune et/ou son adjoint....	42
3.2.5.7.	Dans la commune de SAINT GERMAIN EN LAYE.....	42
3.2.5.7.1.	Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête	42
3.2.5.7.2.	Entretien (éventuel) avec le maire de la commune et/ou son adjoint....	43
3.3.	Permanences	43
3.4.	Réunion publique	43
3.5.	Recueil des registres et des documents annexes.....	44
3.5.1.	Les registres	44
3.5.2.	Mémoire en réponse	44
4.	EXAMEN DES OBSERVATIONS REÇUES PENDANT L'ENQUETE	45
4.1.	Analyse des observations et lettres reçues par la commission d'enquête...	46
4.2.	Examen par secteur des observations et lettres reçues par la commission d'enquête	47
4.2.1.	Récapitulatif du secteur de monsieur André GOUTAL (Secteur 1).....	47
4.2.2.	Récapitulatif du secteur de monsieur Jean Pierre CHAULET (Secteur 2)	48
4.2.3.	Récapitulatif du secteur de monsieur Guy BOURETZ (Secteur 3)	49
4.2.4.	Récapitulatif du secteur de monsieur Marc ALLART (Secteur 4).....	50
4.2.5.	Récapitulatif du secteur de monsieur Maurice MARTY (Secteur 5).....	51
4.2.6.	Récapitulatif des courriers adressés au président de la commission d'enquête	52
4.2.7.	Récapitulatif général de l'ensemble des observations et courriers adressés à la commission d'enquête	52
5.	ANALYSE ET EVALUATION DU PROJET DE PEB	53
5.1.	Cadre général dans lequel s'inscrit le projet	54
5.1.1.	Le PEB : un outil de maîtrise de l'urbanisme autour des aéroports	54
5.1.2.	Genèse du PEB de Paris Charles de Gaulle	55
5.1.3.	Le projet de PEB soumis à enquête	56
5.2.	Analyse du projet de PEB : les différents thèmes identifiés	57
5.2.1.	Thème n° 1 relatif au choix opérés pour la fixation du niveau Lden, notamment pour la zone C.....	57
5.2.1.1.	Synthèse des lettres et observations relatives à la problématique du thème	57
5.2.1.2.	Synthèse de ce qui dans le dossier mis à l'enquête est relatif à cette	

problématique	58
5.2.1.3. Avis et commentaires techniques de la DGAC.	59
5.2.1.4. Avis de la commission d'enquête	59
5.2.2. Thème n° 2 relatif aux hypothèses de projection de mouvements aériens pour les 20 prochaines années	62
5.2.2.1. Synthèse des lettres et observations relatives à la problématique du thème	62
5.2.2.2. Synthèse de ce qui dans le dossier mis à l'enquête est relatif à cette problématique	64
5.2.2.3. Avis et commentaires techniques de la DGAC.	68
5.2.2.4. Avis de la commission d'enquête	69
5.2.3. Thème n° 3 relatif aux nuisances inhérentes aux vols de nuit	73
5.2.3.1. Synthèse des lettres et observations relatives à la problématique du thème	73
5.2.3.2. Synthèse de ce qui dans le dossier mis à l'enquête est relatif à cette problématique	74
5.2.3.3. Avis et commentaires techniques de la DGAC.	74
5.2.3.4. Avis de la commission d'enquête	76
5.2.4. Thème n° 4 relatif aux incohérences et anomalies concernant les procédures de vol	81
5.2.4.1. Synthèse des lettres et observations relatives à la problématique du thème	81
5.2.4.2. Synthèse de ce qui dans le dossier mis à l'enquête est relatif à cette problématique	81
5.2.4.3. Avis et commentaires techniques de la DGAC.	82
5.2.4.4. Avis de la commission d'enquête	83
5.2.5. Thème n° 5 relatif aux interférences entre l'aéroport du Bourget et l'aéroport de Roissy	86
5.2.5.1. Synthèse des lettres et observations relatives à la problématique du thème	86
5.2.5.2. Synthèse de ce qui dans le dossier mis à l'enquête est relatif à cette problématique	86
5.2.5.3. Avis et commentaires techniques de la DGAC.	86
5.2.5.4. Avis de la commission d'enquête	87
5.2.6. Thème n° 6 relatif aux pollutions dues à l'activité aérienne de l'aéroport	89
5.2.6.1. Synthèse des lettres et observations relatives à la problématique du thème 89	
5.2.6.2. Synthèse de ce qui dans le dossier mis à l'enquête est relatif à cette problématique	92
5.2.6.3. Avis et commentaires techniques de la DGAC.	92
5.2.6.4. Avis de la commission d'enquête	93
5.2.7. Thème n° 7 relatif aux impacts économiques du Plan d'Exposition au Bruit	96
5.2.7.1. Synthèse des lettres et observations relatives à la problématique du thème 96	
5.2.7.2. Synthèse de ce qui dans le dossier mis à l'enquête est relatif à cette problématique	96
5.2.7.3. Avis et commentaires techniques de la DGAC.	98

5.2.7.4.	Avis de la commission d'enquête.....	101
5.2.8.	Thème n° 8 relatif à la dépréciation des biens découlant de la modification du Plan d'Exposition au Bruit	104
5.2.8.1.	Synthèse des lettres et observations relatives à la problématique du thème	104
5.2.8.2.	Synthèse de ce qui dans le dossier mis à l'enquête est relatif à cette problématique	105
5.2.8.3.	Avis et commentaires techniques de la DGAC.	105
5.2.8.4.	Avis de la commission d'enquête.....	107
5.2.9.	Thème n° 9 relatif à la problématique du 3 ^{ème} aéroport	115
5.2.9.1.	Synthèse des lettres et observations relatives à la problématique du thème	115
5.2.9.2.	Synthèse de ce qui dans le dossier mis à l'enquête est relatif à cette problématique	116
5.2.9.3.	Avis et commentaires techniques de la DGAC.	116
5.2.9.4.	Avis de la commission d'enquête.....	117
5.2.10.	Thème n° 10 relatif aux procédures d'indemnisation	121
5.2.10.1.	Synthèse des lettres et observations relatives à la problématique du thème	121
5.2.10.2.	Synthèse de ce qui dans le dossier mis à l'enquête est relatif à cette problématique	121
5.2.10.3.	Avis et commentaires techniques de la DGAC.	122
5.2.10.4.	Avis de la commission d'enquête.....	123
5.3.	Evaluation du projet de PEB	125
5.3.1.	En termes d'objectif final.	125
5.3.2.	En termes de difficultés prévisibles	126
5.3.2.1.	S'agissant des prévisions de trafic futur	126
5.3.2.2.	S'agissant des gênes sonores et/ou pollutions évoquées.....	127
6.	AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LE PROJET DE PEB DE L'AEROPORT DE ROISSY CHARLES DE GAULLE	129
6.1.	Préambule.	130
6.2.	Avis sur le projet de PEB.....	131
6.3.	Conclusions sur le projet de PEB	131



LISTE DES ANNEXES

La totalité des annexes est consultable à la préfecture de région

- Annexe 1** : Décision N° E06000116/95 du 18 août 2006 de monsieur le Président du Tribunal Administratif de Cergy-Pontoise désignant les membres de la commission d'enquête.
- Annexe 2** : Arrêté n°2006-1474 du 28 septembre 2006 du Préfet de la Région Ile de France, Préfet de Paris, portant ouverture d'une enquête publique relative au projet de plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle.
- Annexe 3** : Délibérations des Conseils Communaux des 127 communes concernées par le projet de révision du PEB de l'aéroport de Paris Charles de Gaulle.
- Annexe 4** : Carte de répartition des secteurs par commissaire enquêteur.
- Annexe 5** : Tableaux de répartition des permanences, par secteur, et par commissaire enquêteur.
- Annexe 6** : Certificats d'affichage des maires concernés par l'enquête sur le PEB de l'aéroport de Paris Charles de Gaulle et exemplaire de l'affiche apposée dans ces communes.
- Annexe 7** : Copies des 20 parutions effectuées dans les journaux annonçant l'enquête publique relative au PEB de l'aéroport de Paris Charles de Gaulle.
- Annexe 8** : Copie de la page Internet de la Région Ile de France permettant de télécharger le dossier du PEB mis à l'enquête.
- Annexe 9** : Copies d'extraits de journaux traitant de l'enquête publique relative au PEB de l'aéroport de Paris Charles de Gaulle.
- Annexe 10** : Dossier d'enquête relatif au PEB de l'aéroport Paris Charles de Gaulle mis en place sur les divers lieux d'enquête.
- Annexe 11** : Liste des permanences par départements et par communes.
- Annexe 12** : Registres recueillis à l'issue de l'enquête relative au PEB de l'aéroport Paris Charles de Gaulle.

- Annexe 13** : Caisses contenant l'ensemble des courriers adressés au Président de la commission d'enquête relative au PEB de l'aéroport de Paris Charles de Gaulle.
- Annexe 14** : Correspondance en date du 24 janvier 2007 envoyée par le Président de la commission d'enquête à la DGAC lui demandant de lui adresser un mémoire en réponse sur les thèmes retenus par la commission d'enquête .
- Annexe 15** : Mémoires en réponse adressés à la commission d'enquête les 7 et 13 février 2007 par la DGAC et faisant part de ses commentaires et avis techniques sur les 10 thèmes retenus par la commission d'enquête.



1. Présentation de l'enquête

1.1. Objet de l'enquête

L'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA), créée par la loi n°99-588 du 12 juillet 1999, a formulé dans son rapport d'activité pour 2001 les recommandations suivantes pour l'élaboration et la révision des plans d'exposition au bruit (PEB) et des plans de gêne sonore (PGS) :

- utiliser un nouvel indice, l'indice Lden en remplacement de l'indice psophonique ;
- fixer les valeurs des indices délimitant les zones des PEB et des PGS afin d'élargir les surfaces incluses dans ces plans ;
- imposer une date limite de révision des PEB et des PGS.

C'est sur la base de ces recommandations que les modalités d'élaboration et de révision des PEB et PGS ont été modifiées par le décret n° 2002-626 du 26 avril 2002.

Par ailleurs, la loi n° 99-588 portant création de l'ACNUSA définit une quatrième zone de bruit du PEB : la zone D sur laquelle aucune restriction d'urbanisme n'est imposée.

C'est dans ce cadre que s'inscrit la révision du PEB de l'aérodrome de Paris - Charles-de-Gaulle qui doit prendre en compte la mise en service des deux doublets de piste et l'abandon du projet de 5^{ème} piste orientée nord-sud.

1.2. Cadre juridique de l'enquête

- Loi du 11 juillet 1985 ;
- Art L.147 du Code de l'Urbanisme ;
- Décret n°2002-626 du 26 avril 2002.

1.3. Désignation de la commission d'enquête

Par décision N° E06000116/95 du 18 août 2006, monsieur le Président du Tribunal Administratif de Cergy-Pontoise a désigné comme membres de la commission d'enquête :

Président :

Monsieur Jean, Pierre CHAULET, Général de Gendarmerie en 2^e section.

Membres titulaires :

- Monsieur Maurice MARTY, Directeur des Services Techniques d'Achères en retraite.
- Monsieur Marc ALLART, Administrateur Territorial Honoraire,
- Monsieur André GOUTAL, commissaire divisionnaire de police retraité,
- Monsieur Guy BOURETZ, Chef d'agence et Responsable départemental T.P. retraité,

Membres suppléants :

- Monsieur Paul GREMILLET, Entrepreneur en travaux publics et carrières,
- Monsieur Roger LEHMANN, Ingénieur SUPELEC retraité.

Une copie de cette décision figure en **annexe 1**.

1.4. Modalités de l'enquête

Monsieur le Préfet de la Région Ile-de-France, Préfet de Paris a publié le 28 septembre 2006, un arrêté n°2006-1474, portant ouverture d'une enquête publique relative au projet de plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle.

Cet arrêté indique les modalités de l'enquête, dont les principales, en conformité avec les lois et décrets applicables, sont :

- que sa durée est de 40 jours consécutifs du lundi 30 octobre 2006 au vendredi 8 décembre 2006,
- que le siège de l'enquête est fixé à la préfecture de d'Ile de France – 29-33 rue Barbet de Jouy 75007 Paris où les observations peuvent être adressées au président de la commission d'enquête,
- qu'un exemplaire du dossier soumis à l'enquête et le registre d'enquête correspondant seront déposés dans les mairies de 127 communes de Seine et Marne, de Seine Saint Denis, du Val d'Oise, de l'Oise et des Yvelines ainsi qu'à la Préfecture de la Région Ile de France (voir ci-dessus),
- que le dossier pourra également être consulté à la préfecture du Val d'Oise, à la préfecture de Seine Saint Denis, dans les sous-préfectures de Pontoise, de Sarcelles et d'Argenteuil (Val d'Oise) ainsi que dans celles de Saint Denis, du Raincy (Seine Saint Denis), de Meaux (Seine et Marne), de Saint-Germain-en-Laye (Yvelines) et de Senlis (Oise)
- qu'un commissaire enquêteur se tiendra à la disposition des personnes qui désireraient lui faire part directement de leurs observations lors des permanences qu'il assurera dans 40 des 127 mairies des communes concernées par l'enquête aux dates et heures précisées dans l'arrêté,
- qu'un avis annonçant l'ouverture de l'enquête sera affiché, dans les préfectures, sous-préfectures et communes désignées dans les articles 1 et 2 de l'arrêté ainsi que dans la zone publique de l'aérodrome, et l'accomplissement de cette formalité devra être certifié par les préfets, sous-préfets, directeur de l'aérodrome de Roissy CDG et par les maires des communes concernées,
- que l'enquête sera également annoncée par voie de presse par les soins du préfet quinze jours au moins avant le début de l'enquête, dans cinq journaux régionaux ou locaux et qu'un second avis sera rappelé dans les huit premiers jours de l'enquête dans ces mêmes journaux.

Une copie de cet arrêté figure en **annexe 2**.

1.5. La consultation des différents organismes et collectivités locales avant l'enquête :

1.5.1. La consultation des commissions

- 1) La Commission Consultative de l'Environnement (CCE) a rendu le 29 juin 2006 **un avis défavorable** ;
- 2) L'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires (ACNUSA) a rendu le 10 juillet 2006 **un avis défavorable**.

1.5.2. La consultation des collectivités locales.

1.5.2.1. La consultation des communes

Les 127 communes consultées ont rendu majoritairement un avis défavorable.

Ces avis annexés au présent rapport (**annexe 3**) sont traités commune par commune dans le Tome II de ce rapport (**NDT : non diffusé à tous**)

Ils peuvent être résumés comme suit :

Secteur	Total par Secteur	Favorable	Réputé favorable	Favorable avec réserve(s)	Défavorable	Abstention
1	42	2	10	6	24	0
2	19	0	5	0	14	0
3	35	3	3	1	27	1
4	19	1	0	0	18	0
5	12	0	2	0	10	0
Total Général	127	6	20	7	93	1

Ainsi près de 79% (4/5) des communes ont donné un avis défavorable ou favorable avec réserve(s)

1.5.2.2. La consultation des autres collectivités territoriales.

Un certain nombre d'autres collectivités territoriales consultées ont répondu (Cf. annexe X).

Le tableau ci-dessous résume l'avis donné par ces dernières :

Collectivité territoriale	CP	Avis : D : Défavorable F : Favorable R : Réservé
Pays de l'Ourcq (Communauté de Communes)	77440	R
Communauté de Communes des Monts de Goële	77165	D
Syndicat Mixte d'Etudes de Programmation et d'Aménagement de Marne Ourcq	77440	R
Syndicat Intercommunal d'Etudes et de Programmation pour la Révision du Schéma Directeur du Canton de Dammartin en Goële	77230	D
Syndicat Intercommunal d'Etudes et de Programmation pour la Révision du Schéma Directeur de Marne Nord	77410	D
Syndicat Intercommunal à Vocation Multiple de Stains – Pierrefitte	93240	D
Communauté d'Agglomération de Plaine Commune	93218	D
Communauté d'Agglomération de la Vallée de Montmorency	95230	D
Communauté d'Agglomération "Val de France »	95400	D
Communauté d'Agglomération "Val et Forêt	95120	D
Communauté de Communes "Roissy Porte de France"	95700	D
Communauté de Communes de "La Vallée de l'Oise et des 3 forêts"	95290	D
Communauté de Communes "Carnelle Pays de France"	95270	D
Communauté de Communes du "Haut Val d'Oise"	95340	D
Syndicat Mixte pour le Suivi et la Révision du Schéma Directeur de la Ville Nouvelle de Cergy-Pontoise	95000	D
Syndicat Intercommunal d'Etudes et de Programmation pour le Développement de l'Est du Val d'Oise	95700	D
Parc Naturel Régional "Oise-Pays de France	60300	D
Syndicat Mixte d'Aménagement et de Gestion du Parc Naturel Régional "Oise- Pays de France"	60300	D

Ainsi sur 18 avis parvenus, 2 sont réservés et 16 sont défavorables au projet de PEB devant être soumis à l'enquête.

Il apparaît ainsi à la lecture de ces avis que la grande **majorité** des communes et/ou autres collectivités territoriales consultées sont **défavorables** au projet de PEB de Roissy Charles de Gaulle.



2. Organisation de l'enquête

2.1. Organisation de l'enquête :

2.1.1. Découpage en secteurs

Afin de couvrir, dans les meilleures conditions, l'ensemble des 127 communes concernées par le projet de révision du Plan d'Exposition au Bruit de Roissy Charles de Gaulle dans les départements de l'Oise, de Seine et Marne, du Val d'Oise, de la Seine Saint-Denis et des Yvelines, la totalité de la zone concernée a été divisée en 5 secteurs répartis entre les 5 commissaires enquêteurs, membres de la commission d'enquête.

Dans l'attribution de ces secteurs, de taille variable, il a été tenu compte, tout à la fois, de l'importance numérique des populations concernées ainsi que du degré présumé de sensibilité de chacune des communes concernées.

La carte en **annexe 4**, indique graphiquement le découpage des 5 secteurs.

2.1.2. Répartition des commissaires enquêteurs par secteurs

Au sein de chacun des secteurs qui lui a été attribué, chaque commissaire enquêteur a été invité, en liaison avec les mairies concernées, à déterminer les dates et heures de ses permanences.

Il a été tenu au minimum une permanence dans chacun des chefs lieux de canton concernés par l'enquête sur ce projet de révision du PEB.

La répartition de ces permanences, par secteur, et par commissaire enquêteur est détaillée dans l'**annexe 5** jointe.

2.2. Réunions de la commission d'enquête

La commission d'enquête s'est réunie 8 fois pour des séances de travail, durant la phase préparatoire (1) de l'enquête et surtout après la fin de l'enquête (7) dans le but de préparer son rapport et ses conclusions motivées.

Ces réunions de travail ont permis de répartir les divers travaux entre les commissaires, de parvenir à une position commune sur la méthode d'analyse des annotations, sur les thèmes retenus, sur la forme du rapport, enfin sur les conclusions, avis et motivations de la commission sur ce projet.

Elles se sont tenues pour 7 d'entre elles en Préfecture de Région Ile de France à Paris (75007) et pour l'une d'elles à la Préfecture du Val d'Oise à Cergy-Pontoise (95000).

2.3. Rencontres avec les services de la Préfecture et le maître d'ouvrage (DGAC).

2.3.1. Rencontre avec le Préfet de Région Ile de France, Préfet de Paris.

Le président de la commission d'enquête a rencontré le 15 septembre 2006 le Préfet de Région, avant le début de l'enquête afin de s'entretenir des conditions de l'enquête et des modalités pratiques de son déroulement, le siège de l'enquête devant être fixé à la Préfecture de Région.

A cette occasion le Président de la commission d'enquête a émis le souhait qu'à l'issue de l'enquête, le maître d'ouvrage, en l'occurrence, la DGAC puisse répondre aux interrogations ou éclaircissements de la commission sous forme d'un mémoire en réponse, en précisant que cette procédure ne revêtait aucun caractère obligatoire contrairement aux enquêtes dites "ICPE" ou "Loi sur l'eau".

Monsieur le Préfet de Région a répondu favorablement à cette demande

2.3.2. Rencontre du 3 octobre 2006 avec la DGAC

Une réunion de présentation du dossier d'enquête publique s'est tenue en début d'après midi, du 3 octobre 2006, salle ERIGNAC de la Préfecture de la Région Ile de France à Paris.

Outre les cinq commissaires titulaires et un des commissaires suppléants (Monsieur Roger LEHMANN), elle réunissait monsieur Paul SCHWACH, Directeur des Affaires Stratégiques et Techniques (DAST) de la DGAC, monsieur Jacques GAURAN de la DGAC-DAST, madame Brigitte CAMUS de la Préfecture de Seine et Marne (DAIDD), monsieur Maurice VAILLANT de la Préfecture de Seine et Marne (DAIDD), madame Pascale RIEU de la Préfecture du Val d'Oise (DDDCT) et monsieur Jean Yves LENOAN de la Préfecture du Val d'Oise (DDDCT) et monsieur Serge PERON, chargé de mission auprès du Préfet de la Région Ile de France.

Au cours de cette réunion, monsieur Schwach a présenté les éléments du Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport de Paris Charles de Gaulle, soumis à enquête publique et répondu aux diverses questions de la commission d'enquête.

Le Président de la commission d'enquête a ensuite expliqué comment il avait organisé l'enquête en répartissant les 127 communes du territoire couvert par le PEB en 5 secteurs attribués aux cinq commissaires enquêteurs de la commission.

Il en a ensuite détaillé le déroulement pratique ainsi que les modalités de fin, puis a évoqué le principe du mémoire en réponse à fournir par la DGAC à l'issue de l'enquête, procédure validée par monsieur le Préfet de Région.

Après un échange de vues entre les commissaires enquêteurs et les représentants des deux principaux départements concernés par l'enquête (Val d'Oise et Seine et Marne), il a été mis fin à la réunion en fin d'après midi.



3. Déroulement de l'enquête

3.1. Conditions générales de déroulement de l'enquête

3.1.1. Publicité des enquêtes

3.1.1.1. Les affichages légaux

Les affiches réglementaires ont été mises en place dans les préfectures, sous-préfectures et communes visées par l'arrêté du Préfet de la Région Ile de France au minimum 15 jours avant le début de l'enquête proprement dite.

Les certificats d'affichages signés des maires, attestant de la réalité de l'affichage, tout au long de l'enquête, dans les communes concernées sont joints en **annexe 6** ainsi qu'un exemplaire de l'affiche apposée.

En outre, à l'occasion de leurs diverses permanences ou lors de déplacements effectués spécialement à cet effet, les commissaires enquêteurs ont vérifié la réalité de cet affichage et fait les représentations nécessaires auprès des mairies concernées en cas d'insuffisance ou de disparition d'affiches réglementaires.

3.1.1.2. Les parutions dans les journaux

S'agissant de l'organisation de l'enquêtes publique, une première parution a eu lieu mi-octobre 2006 dans :

Le Parisien (édition de Seine et Marne)
 La Marne (Seine et Marne)
 Le Parisien (édition de Seine Saint Denis)
 L'Echo d'Ile de France (Seine Saint Denis)
 Le Parisien (édition du Val d'Oise)
 L'Echo Régional Val d'Oise (Val d'Oise)
 Le Parisien (édition des Yvelines)
 Le Courrier des Yvelines (Yvelines)
 Le Parisien (édition de l'Oise)
 Le Courrier Picard (Oise)

Une deuxième parution a eu lieu dans ces mêmes journaux dans les 8 premiers jours de l'enquête

Les copies de ces 20 parutions sont jointes en **annexe 7**.

3.1.1.3. Les autres formes de publicité

Elles sont essentiellement liées à l'utilisation d'Internet.

C'est ainsi que différents sites Internet donnaient des informations sur les enquêtes publiques et sur le dossier mis à l'enquête :

1. Sur le site Internet de la Préfecture de Région Ile de France où l'on pouvait télécharger la totalité des pièces du dossier mis à l'enquête (Cf. extrait de la page Internet de ce site **en annexe 8** jointe),
2. Sur certains sites Internet des communes concernées par le projet de PEB,

on trouvait des informations sur l'enquête publique et/ou les permanences des commissaires enquêteurs.

3. Par ailleurs la Presse locale s'est très largement fait l'écho de cette enquête (Copies d'extraits de journaux jointes en **annexe 9**)

Quelques communes ont également donné des informations relatives au projet de PEB et à l'enquête publique dans leurs publications municipales

3.1.2. Documents mis à la disposition du public

Selon le Code de l'Urbanisme, le projet de Plan d'Exposition au Bruit comprend :

Article L147-4

« ...un rapport de présentation et des documents graphiques, définit, à partir des prévisions de développement de l'activité aérienne, de l'extension prévisible des infrastructures et des procédures de circulation aérienne, des zones diversement exposées au bruit engendré par les aéronefs. Il les classe en zones de bruit fort, dites A et B, et zones de bruit modéré, dite C. Ces zones sont définies en fonction des valeurs d'indices évaluant la gêne due au bruit des aéronefs fixées par décret en Conseil d'Etat.

Les valeurs de ces indices pourront être modulées dans les conditions prévues à l'article L. 111-1-1 compte tenu de la situation des aéroports au regard de leur utilisation, notamment pour la formation aéronautique, et de leur insertion dans les milieux urbanisés. La modulation de l'indice servant à la détermination de la limite extérieure de la zone C se fera à l'intérieur d'une plage de valeurs fixées par le décret prévu à l'alinéa précédent. »

Ce Plan d'Exposition au Bruit est :

Article R147-5

.../...

« ... établi à l'échelle du 1/25 000 et fait apparaître le tracé des limites des zones de bruit dites A, B, C et, le cas échéant, D. Il rappelle les valeurs d'indice retenues pour définir les zones A et D et précise la valeur d'indice servant à définir la limite extérieure des zones B et C. Il prend en compte l'ensemble des hypothèses à court, moyen et long terme de développement et d'utilisation de l'aéroport concerné. »

Le dossier mis à l'enquête (joint en **annexe 10**) dans les préfectures, sous-préfectures et 127 communes concernées, outre l'arrêté du Préfet de Région organisant l'enquête comprenait :

- ⇒ Un rapport de présentation d'une cinquantaine de pages développant :
- les objectifs du PEB et procédure de révision ;
 - le PEB en vigueur à Paris CDG et l'application de l'article L.147-7 du Code de l'Urbanisme ;
 - les hypothèses et scénarios pris en compte pour l'élaboration de l'avant projet de PEB et choix des valeurs limites des zones B et C ;
 - les hypothèses retenues pour le projet de Plan d'Exposition au Bruit ;

- l'impact du projet de Plan d'Exposition au Bruit ;
 - des annexes comprenant des cartes selon les hypothèses.
- ⇒ Un plan au 1/25000 du projet de Plan d'Exposition au Bruit couvrant la totalité des zones A, B, C et D.

Ainsi la totalité des documents fournis, même s'ils paraissaient de prime abord relativement succincts correspondent à ceux qui sont exigés par la réglementation en vigueur.

3.2. Conditions de déroulement de l'enquête dans chacune des communes concernées et rencontres avec les maires

3.2.1. Déroulement de l'enquête dans le secteur de monsieur André GOUTAL (Secteur 1)

3.2.1.1. Dans la commune du PLESSIS-BELLEVILLE

3.2.1.1.1. Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête

Le 14 septembre 2006, Le commissaire enquêteur a pris un contact téléphonique préalablement à l'ouverture de l'enquête avec Madame DROUIN Secrétaire Générale de la mairie, responsable de l'organisation de l'enquête pour choisir les dates et heures des permanences.

Un rendez-vous a été convenu pour le 6 octobre 2006 pour s'assurer que tout était bien mis en place et organisé pour recevoir le public.

3.2.1.1.2. Entretien (éventuel) avec le maire de la commune et/ou adjoint du maire.

Le Maire de la commune du PLESSIS – BELLEVILLE n'a pas pu se libérer pour rencontrer le commissaire enquêteur.

3.2.1.2. Dans la commune de SAINT MARD

3.2.1.2.1. Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête

Le commissaire enquêteur a pris contact téléphoniquement préalablement à l'ouverture de l'enquête publique avec Mme GENDRE Secrétaire Générale de la mairie pour fixer les dates et heures des permanences.

Au cours de la visite organisée le 6 octobre 2006, les conditions

d'accueil du public ont été précisées.

Le 23 octobre, un transport sur place a permis de constater que l'affichage était bien effectué à la mairie.

3.2.1.2.2. Entretien (éventuel) avec le maire de la commune et/ou son adjoint

La rencontre avec le Député-maire, de SAINT- MARD, Monsieur Roger BOULLONNOIS a eu lieu le 17 novembre 2006 au cours d'une permanence. L'entretien a porté essentiellement sur le développement de la commune freiné par le Plan d'exposition au bruit.

3.2.1.3. Dans la commune de MITRY-MORY

3.2.1.3.1. Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête

Le 14 septembre 2006, le commissaire enquêteur a pris contact téléphoniquement préalablement à l'ouverture de l'enquête pour fixer les jours et heures des permanences.

Un rendez-vous a été pris pour le 6 octobre avec Madame LOCATELLI, chef du service Environnement de la mairie. Au cours de l'entretien, il a été permis de mieux connaître la commune et ses particularités : vieux village préservé d'un côté, ville nouvelle, séparée par l'autoroute A 104 de l'autre. Les conditions d'accueil du public ont été arrêtées et organisées dans une salle de réunion, au rez-de-chaussée d'un accès facile.

Le 23 octobre, il a été possible de voir monsieur LANGLAIS, Adjoint au chef de service qui nous a précisé les mesures de publicité supplémentaires effectuées sur la commune : affichage en mairie, à la mairie annexe de MITRY le NEUF et sur les panneaux lumineux de la ville.

3.2.1.3.2. Entretien (éventuel) avec le maire de la commune et/ou son adjoint

Le commissaire enquêteur a eu un entretien avec Monsieur Franck SUREAU Adjoint au maire de MITRY MORY chargé de l'environnement le 30 octobre 2006, au cours de la première permanence. Il a porté essentiellement sur le contenu de l'avis émis par le conseil municipal le 24 février 2006.

3.2.1.4. Dans la commune de SAINT-SOUPPLETS

3.2.1.4.1. Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête

Le commissaire enquêteur a pris contact téléphoniquement préalablement à l'ouverture de l'enquête avec Madame ROBIN Secrétaire Générale de la mairie pour fixer les jours et heures des permanences qui devaient être effectuées dans la commune.

Le 6 octobre un contact a eu lieu avec Monsieur SCHLEGEL Chef du service Urbanisme, responsable de l'organisation de l'enquête, pour s'assurer que tout était bien mis en place et organisé pour accueillir le public dans de bonnes conditions.

Le 23 octobre, le contrôle de l'affichage a fait apparaître que l'avis d'enquête était apposé avec d'autres documents officiels, dans l'escalier principal du bâtiment mais sur aucun panneau officiel extérieur.

Par contre, l'ouverture de l'enquête publique était mentionnée dans les bulletins municipaux des 16 et 30 octobre 2006.

3.2.1.4.2. Entretien (éventuel) avec le maire de la commune et/ou son adjoint

La rencontre avec le Maire de SAINT-SOUPPLETS, Monsieur DELABARRE Francis a eu lieu le 23 octobre 2006. Les points énumérés dans la délibération du Conseil Municipal ont été évoqués.

3.2.1.5. Dans la commune de MEAUX

3.2.1.5.1. Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête

Le commissaire enquêteur a pris contact téléphoniquement préalablement à l'ouverture de l'enquête avec Madame DAVY, Directrice du service des Affaires Générales de la Mairie, responsable de l'organisation de l'enquête pour fixer les jours et heures des permanences qui devaient être tenues dans cette commune.

Le 23 octobre un transport sur place a permis de s'assurer que tout était bien mis en place et organisé pour accueillir le public.

Le contrôle effectué a permis de constater par ailleurs que l'avis d'enquête n'était pas affiché à la mairie. Seul l'arrêté inter préfectoral était agrafé sur les panneaux situés dans le hall du bâtiment. Madame DAVY a immédiatement fait procéder à l'affichage de l'avis sur un panneau mobile placé dans l'entrée de la mairie, sur les panneaux lumineux de la ville et les panneaux officiels situés :

Place de la Gare

Centre hospitalier

ZAC du Luxembourg

Z.I de la Beauve

Av. Salvador Allendé

Cours Pinteville

Halle de marché

3.2.1.5.2. Entretien (éventuel) avec le maire de la commune et/ou son adjoint

Aucun rendez-vous n'a été pris avec Monsieur le maire ou un Adjoint chargé de l'Urbanisme ou de l'Environnement.

3.2.1.6. Dans la commune de LIZY-SUR-OURCQ

3.2.1.6.1. Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête

Le commissaire enquêteur a pris contact téléphoniquement préalablement à l'ouverture de l'enquête avec Madame ESTAUN chef du service Urbanisme de la mairie, responsable de l'organisation de l'enquête, pour fixer les jours et heures des permanences à effectuer dans cette commune.

Le 23 octobre, un transport a été effectué sur place pour s'assurer que tout était bien mis en place et organisé pour accueillir le public.

Il a permis en outre de constater qu'aucun avis n'était placardé à la mairie, mais que par contre, il l'était sur les panneaux officiels disséminés sur le territoire communal comme cela a pu être vérifié sur celui de la gare. Cet oubli a été immédiatement corrigé.

3.2.1.6.2. Entretien (éventuel) avec le maire de la commune et/ou son adjoint

Aucune rencontre n'a eu lieu avec le maire.

3.2.2. Déroulement de l'enquête dans le secteur de monsieur Jean Pierre CHAULET (Secteur 2)

15 permanences dans 7 communes différentes ont été effectuées par le commissaire enquêteur dans le secteur 2.

Peu de personnes se sont manifestées au cours de ces différentes permanences, mis à part la commune de Goussainville où le public a manifesté davantage d'intérêt pour l'enquête en cours.

3.2.2.1. Dans la commune de DAMMARTIN EN GOËLE

3.2.2.1.1. Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête

Les conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête étaient très satisfaisantes.

Les permanences se sont tenues dans la salle de délibération du conseil municipal qui s'est révélée très largement suffisante compte tenu de l'absence de visites.

L'affichage réglementaire était en place sous le porche à l'entrée de la mairie.

3.2.2.1.2. Entretien (éventuel) avec le maire de la commune et/ou adjoint du maire.

Il n'y a pas eu de rencontre spécifique avec le maire de la commune et/ou un de ses adjoints.

3.2.2.2. Dans la commune du MESNIL AMELOT

3.2.2.2.1. Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête

Pour l'occasion le commissaire enquêteur a 'étrénné' les nouveaux locaux de la toute récente mairie dont les travaux extérieurs n'étaient pas terminés lorsque le commissaire enquêteur a effectué ses permanences.

Peu de personnes sont venues voir le commissaire enquêteur lors des deux permanences qu'il a assumées dans cette mairie.

Le commissaire enquêteur a également pu vérifier que l'affichage réglementaire était en place.

3.2.2.2.2. Entretien (éventuel) avec le maire de la commune et/ou son adjoint

Le maire du Mesnil Amelot est venu voir le commissaire enquêteur à l'occasion d'une de ses permanences.

Il lui a précisé qu'il aurait peu de visites, car la population du Mesnil Amelot s'était depuis très longtemps habituée à l'aéroport et à ses nuisances et a affirmé que pour sa commune il ne souhaitait pas d'accroissement significatif de population pour que justement ne s'accroisse pas le nombre d'habitants hostiles à l'aéroport.

3.2.2.3. Dans la commune de GOUSSAINVILLE

3.2.2.3.1. Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête

Les permanences se sont tenues dans une salle du service Urbanisme de la mairie. La responsable avait fait en sorte que ces permanences se déroulent dans les meilleures conditions et avait mis une salle à la disposition du commissaire enquêteur comportant sur un des murs la carte affichée du PEB de Roissy.

Un fléchage très complet (indispensable compte tenu du dédale des couloirs) conduisait à la salle des permanences.

C'est dans cette commune que le commissaire enquêteur a eu le plus de visites de tout le secteur 2.

Il a également constaté que l'affichage réglementaire était apposé à l'entrée de la mairie et au service de l'urbanisme.

3.2.2.3.2. Entretien (éventuel) avec le maire de la commune et/ou son adjoint

Le commissaire enquêteur n'a pas eu l'occasion de rencontrer le maire de la commune.

3.2.2.4. Dans la commune de ROISSY EN FRANCE

3.2.2.4.1. Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête

Le commissaire enquêteur a tenu trois permanences dans la salle de délibération du conseil municipal dans d'excellentes conditions matérielles.

L'affluence du public, bien que le lieu soit symbolique de l'enquête, n'a pas été au rendez vous.

Le commissaire enquêteur a pu également constaté que l'affichage réglementaire annonçant l'enquête était bien en place et maintenu tout au long des trois permanences tenues.

3.2.2.4.2. Entretien (éventuel) avec le maire de la commune et/ou son adjoint

A l'occasion d'une de ses trois permanences le maire a rencontré le commissaire enquêteur et n'a pas fait de commentaires particuliers au sujet de l'enquête constatant simplement que le nouveau PEB n'entraînait pas de modifications significatives pour sa commune.

3.2.2.5. Dans la commune de VILLEPINTE

3.2.2.5.1. Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête

Les permanences se sont déroulées dans l'annexe des services techniques en un lieu éloigné de la mairie principale. Les conditions d'organisation étaient bonnes, une salle particulière ayant été mise à la disposition du commissaire enquêteur pour ces permanences, mais aucune visite n'a été enregistrée.

Le commissaire enquêteur a cependant pu constater que l'affichage réglementaire était en place à l'extérieur des bâtiments.

3.2.2.5.2. Entretien (éventuel) avec le maire de la commune et/ou son adjoint

Il n'y a pas eu de rencontre particulière avec le maire et/ou un de ses adjoints.

3.2.2.6. Dans la commune de AULNAY SOUS BOIS

3.2.2.6.1. Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête

Les permanences se sont déroulées à l'annexe de la mairie principale (service de l'Urbanisme), dans une pièce spécialement mise à la disposition du commissaire enquêteur dans de bonnes conditions matérielles.

Le public ne s'est cependant que très peu manifesté, le commissaire enquêteur n'ayant enregistré qu'une seule visite pendant les deux permanences tenues.

L'affichage réglementaire était en place à l'entrée de l'annexe et maintenu, au moins, pendant les deux permanences comme a pu le constater le commissaire enquêteur.

3.2.2.6.2. Entretien (éventuel) avec le maire de la commune et/ou son adjoint

Le commissaire enquêteur n'a pas rencontré le maire ou un de ses adjoints au cours de l'enquête.

3.2.2.7. Dans la commune de TREMBLAY EN FRANCE

3.2.2.7.1. Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête

Les permanences se sont tenues à la Direction du Développement Durable et de l'Action Territoriale à environ 200 mètres de la mairie principale dans de très bonnes conditions, une salle particulière ayant été spécialement mise à la disposition du commissaire enquêteur, mais d'accès compliqué et contrôlé (il fallait décliner son identité pour pouvoir entrer) ce lieu n'était pas particulièrement indiqué pour que le public se manifeste massivement.

De fait la seule personne reçue par le commissaire enquêteur au cours des deux permanences tenues a été celle d'une personne qui travaillait au sein de cette Direction.

3.2.2.7.2. Entretien (éventuel) avec le maire de la commune et/ou son adjoint

Le commissaire enquêteur n'a pas eu d'entretien avec le maire et/ ou un des ses adjoints, mais a reçu la visite du responsable du service de la Direction du Développement Durable et de l'Action Territoriale lequel lui a fait part de ses propres réflexions sur l'enquête en cours mettant notamment l'accent sur le fait que le fret à Roissy (générateur de nuisances nocturnes) devait s'insérer dans une étude beaucoup plus large traitant du fret en Ile de France et de la part devant être prise par chacun des principaux acteurs (air, rail, route, fluvial) de manière à optimiser ce fret en fonction des véritables urgences d'acheminement et à diminuer les nuisances provoquées par celui-ci.

3.2.3. Déroulement de l'enquête dans le secteur de monsieur Guy BOURETZ (Secteur 3)

Dans le secteur 3, 17 permanences ont été effectuées par le commissaire enquêteur dans 11 communes différentes.

L'affluence, au cours de ces permanences, fut proportionnelle aux nuisances subies par les habitants de la commune concernée.

Considérant qu'une permanence n'est pas une réunion publique, le commissaire enquêteur s'est efforcé de recevoir les habitants individuellement ou par tout petit groupe avec un seul interlocuteur.

3.2.3.1. Dans la commune de BEAUMONT SUR OISE

3.2.3.1.1. Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête

Le commissaire enquêteur a pris contact téléphoniquement préalablement à l'ouverture de l'enquête avec les services de la mairie pour s'assurer que tout était bien mis en place et organisé pour l'accueil du public.

Les conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête étaient satisfaisantes et la permanence s'est tenue au rez-de-chaussée de la mairie, près du service d'accueil.

L'affichage réglementaire était en place à l'entrée de la mairie.

3.2.3.1.2. Entretien (éventuel) avec le maire de la commune et/ou adjoint du maire.

Le commissaire enquêteur a rencontré M. MILLEREAU, maire de

Beaumont-sur-Oise, lors de la première permanence le 31 octobre 2006. Bien que sa commune soit peu touchée par le PEB, M. MILLEREAU a tenu à participer à l'analyse du projet présenté, par solidarité avec ses collègues des communes plus concernées.

3.2.3.2. Dans la commune de PRESLE

3.2.3.2.1. Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête

Avant de fixer les dates et heures des permanences, le commissaire enquêteur a pris contact téléphoniquement avec les services de la mairie, afin de connaître les plages d'ouverture habituelle des bureaux. Un second appel téléphonique fut passé dès le début de l'enquête pour s'assurer que tout était bien mis en place et organisé.

La permanence s'est tenue dans la salle du conseil, dans des conditions tout à fait satisfaisantes.

3.2.3.2.2. Entretien (éventuel) avec le maire de la commune et/ou son adjoint

M. Humbert, maire de la commune, n'étant pas disponible le commissaire enquêteur a été reçu par la secrétaire de mairie.

3.2.3.3. Dans la commune de LUZARCHES

3.2.3.3.1. Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête

Le commissaire enquêteur a pris contact téléphoniquement, préalablement à l'ouverture de l'enquête, avec les services techniques de la mairie, afin de s'assurer de la mise en place de bonnes conditions d'accueil du public.

La permanence s'est tenue dans une salle de réunion, à l'étage du bâtiment de la mairie.

3.2.3.3.2. Entretien (éventuel) avec le maire de la commune et/ou son adjoint

Le commissaire enquêteur n'a pu rencontrer M. DECOLIN, maire de la commune.

3.2.3.4. Dans la commune de DOMONT

3.2.3.4.1. Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête

Le commissaire enquêteur a pris contact téléphoniquement préalablement à l'ouverture de l'enquête avec le service urbanisme de la mairie, responsable de l'organisation de l'enquête pour s'assurer que tout était bien mis en place et organisé pour accueillir le public.

La permanence s'est tenue dans une salle de réunion au rez-de-chaussée du bâtiment dans des conditions très satisfaisantes.

3.2.3.4.2. Entretien (éventuel) avec le maire de la commune et/ou son adjoint

Le commissaire enquêteur n'a pas pu rencontrer M. CHARTIER, député maire de la commune.

3.2.3.5. Dans la commune d'ECOUEN

3.2.3.5.1. Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête

Le commissaire enquêteur a pris contact téléphoniquement dès le début de l'enquête avec le service de l'urbanisme de la mairie, responsable de l'organisation de l'enquête, pour s'assurer de la mise en place de bonnes conditions d'accueil du public.

L'accueil a été excellent et la permanence s'est tenue dans une salle de réunion, à l'étage de la mairie.

3.2.3.5.2. Entretien (éventuel) avec le maire de la commune et/ou son adjoint

M. Engels maire de la commune n'étant pas disponible, le commissaire enquêteur a été reçu, fort bien, par le responsable du service de l'urbanisme.

3.2.3.6. Dans la commune de SARCELLES

3.2.3.6.1. Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête

Le commissaire enquêteur a pris contact téléphoniquement dès les premiers jours de l'enquête avec M. Hervé LACROUTS, responsable du service urbanisme de la mairie et chargé de l'organisation de l'enquête, pour s'assurer que tout était bien mis en place et organisé pour accueillir le public le samedi matin, jour de fermeture habituelle des bureaux.

Les deux permanences se sont tenues dans la salle du conseil, au rez-de-chaussée et, malgré la fermeture des bureaux le samedi matin, tout avait été mis en œuvre pour faciliter l'accueil du public.

3.2.3.6.2. Entretien (éventuel) avec le maire de la commune et/ou son adjoint

Le commissaire enquêteur n'a pas pu rencontrer M. PUPPONI, maire de la commune. En revanche, il a été accueilli par M. LACROUTS, responsable du service Urbanisme de la Mairie, qui s'est tenu à sa disposition lors des deux permanences. Le commissaire enquêteur a également rencontré M^{me} Annie PERONNET, maire adjointe, qui s'est présentée dès le début de la première permanence.

3.2.3.7. Dans la commune de GONESSE

3.2.3.7.1. Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête

Le commissaire enquêteur a pris contact téléphoniquement préalablement à l'ouverture de l'enquête avec le service de l'urbanisme de la commune, responsable de l'organisation de l'enquête, pour s'assurer de la mise en place de bonnes conditions d'accueil du public. Les bureaux de la mairie étant habituellement fermés au public le mardi matin, jour de la première permanence, il a été convenu que celle-ci se tiendrait dans les locaux du service de l'urbanisme et qu'une information serait diffusée à ce sujet auprès du public.

3.2.3.7.2. Entretien (éventuel) avec le maire de la commune et/ou son adjoint

Le commissaire enquêteur a été accueilli, lors de la première permanence, par M. Grégoire, maire adjoint chargé de l'urbanisme. Il a également rencontré longuement M. Jean-Pierre BLAZY, député maire de la commune, lors de la seconde permanence.

3.2.3.8. Dans la commune de GARGES LES GONESSE

3.2.3.8.1. Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête

Le commissaire enquêteur a pris contact téléphoniquement dès l'ouverture de l'enquête avec la Mairie, afin de s'assurer que tout était bien mis en place et organisé pour accueillir le public.

Une bonne information du public semble avoir été faite et, indépendamment de l'affichage réglementaire, une large banderole était apposée en façade de la mairie pour rappeler les dates de l'enquête aux habitants.

Les permanences se sont tenues, pour la première, dans un bureau près du service de l'urbanisme et, pour la seconde, dans la grande salle de réunion du premier étage.

3.2.3.8.2. Entretien (éventuel) avec le maire de la commune et/ou son adjoint

M. LEFEVRE, maire de la commune étant indisponible, le commissaire enquêteur a été reçu par le responsable des services de l'urbanisme.

3.2.3.9. Dans la commune de PIERREFITTE

3.2.3.9.1. Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête

Le commissaire enquêteur a pris contact téléphoniquement préalablement à l'ouverture de l'enquête avec le service urbanisme de la mairie, responsable de l'organisation de l'enquête pour s'assurer que tout était bien mis en place et organisé pour accueillir le public.

Les deux permanences se sont tenues dans une petite pièce proche de l'urbanisme, au rez-de-chaussée du bâtiment.

3.2.3.9.2. Entretien (éventuel) avec le maire de la commune et/ou son adjoint

M^{me} HANRIOT, maire de la commune, n'a pas pu rencontrer le commissaire enquêteur qui a été reçu par le responsable de l'urbanisme

3.2.3.10. Dans la commune de STAINS

3.2.3.10.1. Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête

Dans la commune de Stains les services techniques et les services de l'Urbanisme sont localisés assez loin de l'hôtel de ville, en limite du territoire de la commune. Le commissaire enquêteur a donc pris contact téléphoniquement dès les premiers jours de l'enquête avec les services de la mairie afin de s'assurer que les permanences se tiendraient bien dans les locaux de l'hôtel de ville et que tout serait bien mis en œuvre et organisé pour y accueillir le public.

Les deux permanences ont pu être tenues dans de bonnes conditions, dans la salle des commissions, au rez-de-chaussée du bâtiment.

3.2.3.10.2. Entretien (éventuel) avec le maire de la commune et/ou son adjoint

Le maire, M. BEAUMALE, n'a pu rencontrer le commissaire enquêteur.

3.2.3.11. Dans la commune de VILLIERS LE BEL

3.2.3.11.1. Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête

Le commissaire enquêteur a pris contact téléphoniquement préalablement à l'ouverture de l'enquête avec les services de la mairie pour s'assurer que tout avait bien été mis en place et organisé pour accueillir le public.

Les deux permanences ont été tenues dans un bureau du service de l'urbanisme, dans de bonnes conditions.

3.2.3.11.2. Entretien (éventuel) avec le maire de la commune et/ou son adjoint

M. Vaillant, maire de la commune étant indisponible, le commissaire enquêteur n'a pas eu d'entretien avec aucun des élus municipaux. Il a été reçu par le responsable des services de l'urbanisme.

3.2.4. Déroulement de l'enquête dans le secteur de monsieur Marc ALLART (Secteur 4)

3.2.4.1. Dans la commune de SAINT LEU LA FORET.

3.2.4.1.1. Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête.

Le commissaire enquêteur a pris contact téléphoniquement préalablement à l'ouverture de l'enquête publique avec le service Urbanisme de la Mairie, responsable de son organisation, pour s'assurer que tout était bien mis en place et organisé pour assurer un bon accueil du public.

La permanence s'est tenue en salle du conseil municipal. Le commissaire enquêteur a pu constater que l'affichage était en place.

L'information portant sur l'objet de la présente enquête publique a été relayée de manière efficace par la municipalité auprès des habitants qui se sont déplacés en grand nombre.

Il a été conseillé au représentant administratif de la commune de demander deux registres d'enquête supplémentaires auprès de la Préfecture de Région.

3.2.4.1.2. Entretien avec le maire de la commune.

Cet entretien avec le maire de la commune de Saint Leu la Forêt s'est tenu juste avant la permanence. Celui-ci a rappelé le refus de ce projet de révision du PEB qui consiste à entériner une situation inacceptable compte tenu des nuisances occasionnées pour les habitants de la commune depuis ces dernières années.

3.2.4.2. Dans la commune d'ERMONT.

3.2.4.2.1. Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête.

Le commissaire enquêteur a pris contact téléphoniquement préalablement à l'ouverture de l'enquête avec le service Urbanisme de la mairie, responsable de son organisation, pour s'assurer que tout était bien mis en œuvre pour garantir la sécurité juridique de celle-ci.

La première permanence s'est tenue dans une salle de réunion située dans le bâtiment annexe de la mairie. La seconde permanence s'est tenue en mairie dans la salle d'accueil des affaires civiles.

Le commissaire enquêteur a pu constater lors de chaque permanence, que l'affichage était en place.

3.2.4.2.2. Entretien avec le maire de la commune et/ou son adjoint

Il n'y a pas eu d'entretien avec des représentants de la municipalité.

3.2.4.3. Dans la commune d'EAUBONNE

3.2.4.3.1. Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête

Le commissaire enquêteur a pris contact téléphoniquement préalablement à l'ouverture de l'enquête publique avec le service Urbanisme de la mairie, responsable de son organisation, afin de s'assurer que tout était bien mis en œuvre pour que celle-ci se déroule dans les meilleures conditions possibles.

La première permanence s'est tenue dans un box situé dans le grand hall de l'Hôtel de Ville (les documents techniques et la carte étant bien en évidence).

La seconde permanence s'est tenue dans les mêmes conditions que la première.

Le commissaire enquêteur a pu constater lors de chaque permanence, que l'affichage était en place.

3.2.4.3.2. Entretien avec le maire de la commune

Un entretien avec le maire de la commune a eu lieu le 23 septembre 2006 à l'issue de la permanence. Au cours de celui-ci, le maire a rappelé la position du conseil municipal qui tout en reconnaissant la nécessité d'un PEB, regrettait que celui-ci s'appuyait sur des perspectives de développement volontairement sous estimées et n'avait pas été précédé de campagnes de mesure de bruit qui auraient mis en évidence la nécessité de revoir les procédures d'approche des pistes.

3.2.4.4. Dans la commune de SANNOIS

3.2.4.4.1. Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête

Le commissaire enquêteur a pris contact téléphoniquement préalablement à l'ouverture de l'enquête publique avec le service Urbanisme de la mairie, responsable de son organisation, pour s'assurer que tout était bien mis en

œuvre pour garantir sa sécurité et l'accueil du public.

La première permanence s'est tenue dans une salle de réunion du service urbanisme au sein de l'Hôtel de Ville. La seconde permanence s'est tenue dans les mêmes conditions.

Le commissaire enquêteur a pu constater lors de chaque permanence, que l'affichage était en place.

3.2.4.4.2. Entretien (éventuel) avec le maire de la commune et/ou son adjoint

Il n'y a pas eu d'entretien avec des représentants de la municipalité.

3.2.4.5. Dans la commune de SOISY SOUS MONTMORENCY

3.2.4.5.1. Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête.

Le commissaire enquêteur a pris contact téléphoniquement préalablement à l'ouverture de l'enquête publique avec le service Urbanisme de la Mairie, responsable de son organisation, pour s'assurer que tout était bien mis en place et organisé pour accueillir le public.

Le commissaire enquêteur a pu constater que l'affichage était en place et que le dossier était bien en vue du public.

3.2.4.5.2. Entretien (éventuel) avec le maire de la commune et/ou son adjoint

Il n'y a pas eu d'entretien avec des représentants de la municipalité.

3.2.4.6. Dans la commune de MONTMORENCY

3.2.4.6.1. Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête

Le commissaire enquêteur a pris contact téléphoniquement préalablement à l'ouverture de l'enquête avec le service Urbanisme de la Mairie, responsable de son organisation, pour s'assurer que tout était bien mis en place et organisé pour accueillir le public.

La première permanence s'est tenue dans une salle proche de la salle du conseil municipal au sein de l'Hôtel de Ville, la seconde permanence s'est tenue dans les mêmes conditions que la première.

Le commissaire enquêteur a pu constater lors de chaque permanence, que l'affichage était en place.

3.2.4.6.2. Entretien (éventuel) avec le maire de la commune et/ou son adjoint

Au cours de la seconde permanence, le commissaire enquêteur a pu s'entretenir avec Monsieur ZILBERT adjoint au maire qui a confirmé le point de vue du conseil municipal

3.2.4.7. Dans la commune de SAINT GRATIEN

3.2.4.7.1. Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête

Le commissaire enquêteur a pris contact téléphoniquement préalablement à l'ouverture de l'enquête publique avec le cabinet du Maire, et le service Urbanisme responsable de son organisation, afin de s'assurer de la mise en place de bonnes conditions d'accueil du public.

La permanence s'est tenue le 8 décembre 2006 de 16h00 à 19h00 dans une salle de réunion au sein de l'Hôtel de Ville.

Le commissaire enquêteur a pu constater que l'affichage était en place.

3.2.4.7.2. Entretien (éventuel) avec le maire de la commune et/ou son adjoint

Il n'y a pas eu d'entretien avec des représentants de la municipalité.

3.2.4.8. Dans la commune d'ENGHIEN

3.2.4.8.1. Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête

Le commissaire enquêteur a pris contact téléphoniquement préalablement à l'ouverture de l'enquête avec le service Urbanisme de la Mairie, responsable de son organisation, pour s'assurer que tout était bien mis en place et organisé pour accueillir le public.

La permanence s'est tenue dans une grande salle de réunion communiquant avec le hall d'accueil de l'Hôtel de Ville. Le commissaire enquêteur a pu constater que l'affichage était en place.

3.2.4.8.2. Entretien (éventuel) avec le maire de la commune et/ou son adjoint

Il n'y a pas eu d'entretien avec des représentants de la municipalité.

3.2.4.9. Dans la commune d'EPINAY

3.2.4.9.1. Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête

Le commissaire enquêteur a pris contact téléphoniquement préalablement à l'ouverture de l'enquête avec le service Urbanisme de la Mairie, responsable de son organisation, pour s'assurer que tout était bien mis en place et organisé pour accueillir le public.

Les permanences se sont tenues dans la salle du conseil municipal au sein de l'Hôtel de Ville.

Le commissaire enquêteur a pu constater lors de chaque permanence, que l'affichage était en place.

3.2.4.9.2. Entretien (éventuel) avec le maire de la commune et/ou son adjoint

Il n'y a pas eu d'entretien avec des représentants de la municipalité.

3.2.5. Déroulement de l'enquête dans le secteur de monsieur Maurice MARTY (Secteur 5)

3.2.5.1. Dans la commune de TAVERNY

3.2.5.1.1. Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête

Au cours des 2 permanences du 06 novembre 2006 et 20 novembre 2006, le public s'est présenté massivement :

16 personnes le 1^{er} jour, et plus de 50 personnes le 2^{ème} jour.

L'atmosphère était houleuse extériorisant la colère contre le bruit nocturne insupportable et plus particulièrement contre les atterrissages sur des trajectoires très gênants.

L'aéropostale et le fret devraient être dirigés sur un autre site, en évoquant les mouvements inexacts.

3.2.5.1.2. Entretien (éventuel) avec le maire de la commune et/ou adjoint du maire.

J'ai rencontré le représentant de la Mairie qui souhaitait obtenir des renseignements sur les mesures acoustiques Lden et décibels

3.2.5.2. Dans la commune de BEAUCHAMP

3.2.5.2.1. Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête

La salle du conseil municipal était suffisante pour l'accueil du public.

Comme ci-dessus, le mardi 7 novembre 2006 de 14h à 18h, une quarantaine de personnes m'ont accueilli avant l'ouverture de la permanence. Les protestations se sont faites très vivement, toujours avec les mêmes arguments :

- avions bruyants,
- couloirs aériens très différents à des heures variables,
- non-respect des procédures d'atterrissage,
- vols de nuit incessants,
- trafic intense toutes les 30 secondes...

Le public souhaite également que l'aide financière soit accordée pour l'isolation acoustique.

3.2.5.2.2. Entretien (éventuel) avec le maire de la commune et/ou son adjoint

J'ai rencontré Monsieur Le Maire à 17h30 et son adjoint qui ont assisté à l'irritation du public contre les nuisances nocturnes en zone D.

3.2.5.3. Dans la commune de HERBLAY

3.2.5.3.1. Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête

L'organisation des lieux n'a pas été satisfaisante puisque la permanence s'est faite dans « un bungalow » dont le fléchage était inexistant.

J'ai appelé immédiatement le service responsable, pour remédier à cette absence d'indications.

J'ai reçu quelques visites me présentant des observations toujours sur les mêmes thèmes.

Les motifs sont les mêmes :

- vols d'avions de plus en plus bas depuis 1 an ½,
- vols d'avions plus nombreux,
- vols de fret et aéro postale sont très visibles.

3.2.5.3.2. Entretien (éventuel) avec le maire de la commune et/ou son adjoint

Je n'ai pas rencontré de représentant de la mairie avec lequel je souhaitais m'entretenir.

3.2.5.4. Dans la commune de FRANCONVILLE

3.2.5.4.1. Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête

L'organisation sur les lieux était parfaite. La salle de réception était largement ouverte et disponible pour accueillir un grand public.

L'itinéraire pour atteindre le commissaire enquêteur a été très correct.

Les représentants des services urbanisme et environnement étaient constamment présents et à la disposition du commissaire enquêteur.

Le public a été très nombreux (25 personnes le 30/11/2006 et plus de 30 personnes le 05/12/2006).

Les réclamations se sont fixées sur :

- les procédures d'atterrissage non respectées,
- les nuisances sonores de plus en plus importantes,
- vols de nuit, genre couvre-feu, à instaurer,
- pollution par des rejets de gaz brûlés de kérosène,
- absences de sommeil.

L'association ADVOCNAR a également évoqué les mêmes motifs, ainsi que l'association « Les Amis de la Terre ».

Les motifs des observations sont les mêmes, relatifs aux vols de nuit, aux trafics intenses, aux nuisances de pollutions chimiques, aux souhaits de diriger le fret sur un autre site, aux trajectoires non respectées pour la procédure d'approche...

3.2.5.4.2. Entretien (éventuel) avec le maire de la commune et/ou son adjoint

Il n'y a pas eu d'entretien avec le maire de la commune et/ou son adjoint.

3.2.5.5. Dans la commune de CORMEILLES EN PARISIS

3.2.5.5.1. Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête

Le 25 novembre 2006, plus de 40 personnes attendaient avant l'ouverture de la permanence.

L'organisation sur les lieux était parfaite, laquelle a permis de recevoir correctement le public.

J'ai reçu le public par petits groupes pour être certain de bien percevoir leurs observations et donner les réponses les plus adaptées. Les observations sont unanimes, manifestant leurs désapprobations relatives aux nuisances sonores, au trafic intense et continu diurne et nocturne, aux atterrissages ne respectant pas les procédures, surtout en ce qui concerne les gros porteurs bruyants et l'aéropostal.

L'association ADVOCNAR était présente, ce jour-là, très respectueuse envers le commissaire enquêteur et le public.

3.2.5.5.2. Entretien (éventuel) avec le maire de la commune et/ou son adjoint

Je n'ai rencontré aucun représentant de la mairie.

3.2.5.6. Dans la commune d'ARGENTEUIL

3.2.5.6.1. Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête

Au cours des 2 permanences, j'ai reçu la 1^{ère} fois (le 16/novembre 2006) 6 personnes, et la 2^{ème} fois (le 04 décembre 2006) 30 personnes.

Le déroulement s'est passé normalement, excepté que le public était contraint d'obtenir une autorisation par récépissé à l'accueil au rez-de-chaussée, pour accéder au 1^{er} étage.

L'itinéraire n'était pas aisé pour rencontrer le commissaire enquêteur, lequel était cantonné dans un bureau étroit. Le public attendait dans le couloir, pour rencontrer le commissaire enquêteur.

Par contre, le service environnement, au 1^{er} étage, était toujours à la disposition du commissaire enquêteur et du public pour toute éventualité.

Un seul incident sur 36 personnes avec une personne.

3.2.5.6.2. Entretien (éventuel) avec le maire de la commune et/ou son adjoint

Je n'ai rencontré aucun représentant de la mairie.

3.2.5.7. Dans la commune de SAINT GERMAIN EN LAYE

3.2.5.7.1. Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête

J'ai ouvert un registre d'enquête, à l'appel du service environnement de la mairie. Les deux registres d'enquête expédiés par la préfecture de région étaient introuvables sur le moment et ont été récupérés ultérieurement.

La salle de réception au rez-de-chaussée, était très réceptive pour le public. Il n'y a pas eu de problèmes de ce côté-là. Seule, l'association CIRENA a été vindicative et très provocatrice.

J'ai reçu 10 personnes très au courant du P.E.B exposant les motifs de réclamations relatifs :

- aux nuisances sonores insupportables,
- aux trafics croissants des avions,
- aux hypothèses des mouvements sous-estimées,

- à l'attitude lors des atterrissages des avions,
- à diriger le fret sur l'aéroport de Vatry, par exemple.
- à la répercussion de nuisances sur la santé...

3.2.5.7.2. Entretien (éventuel) avec le maire de la commune et/ou son adjoint

J'ai rencontré les représentants de Monsieur Le Maire au service de l'environnement.

3.3. *Permanences*

Elles ont toutes été assurées, dans chacun des secteurs définis préalablement, par le commissaire chargé de ce secteur.

Les 69 permanences prévues se sont déroulées aux dates et lieux fixés par l'arrêté du Préfet de la Région Ile de France, Préfet de Paris (Cf. **annexe 11** jointe)

Elles ont eu lieu sans incident notable même s'il a parfois été nécessaire pour certains commissaires de réguler le public à l'occasion de leurs permanences.

Au delà du déroulement satisfaisant des permanences, il faut, en effet, noter une affluence très variable selon les communes. Ainsi les communes à l'ouest de la zone du PEB ont reçu peu de monde, alors que les communes de l'est de la zone ont vu davantage le public se presser aux permanences.

3.4. *Réunion publique*

Aucune réunion publique n'a été organisée en cours d'enquête.

En effet, il n'a pas été jugé utile que des réunions publiques se tiennent dans le cadre de l'enquête et sous l'égide des commissaires enquêteurs pour les trois raisons suivantes :

- l'enquête elle-même a été précédée d'une consultation des 127 communes et des collectivités territoriales concernées et le projet arrêté mis à l'enquête relativement était relativement simple de sorte qu'une réunion publique n'aurait pas apporté une grande plus value,
- le dossier d'enquête était en ligne sur le site Internet de la Préfecture d'Ile de France et consultable dans son intégralité par tout citoyen,
- compte tenu de la superficie de la zone couverte par le projet de PEB, l'organisation d'une réunion publique se heurtait à de réelles difficultés (une seule réunion imposait des déplacements très importants à certains des participants éventuellement intéressés et l'organisation de plusieurs réunions déconcentrées se heurtait à des problèmes logistiques.

En outre fort peu de demandes en ce sens émanant soit de particuliers soit d'associations ont été formulées en cours d'enquête.

3.5. Recueil des registres et des documents annexes

L'enquête s'est terminée le 08 décembre 2006 inclus.

3.5.1. Les registres

Les registres déposés dans les mairies ont été clos par Messieurs les maires des lieux où ils étaient mis à la disposition du public et envoyés à la Préfecture d'Ile de France.

L'article 6 de l'arrêté du Préfet de Région stipulait que cette formalité soit effectuée dans les 24 heures suivant la date de clôture de l'enquête, or plus d'un mois après cette clôture près de la moitié des registres n'était pas parvenue à la Préfecture d'Ile de France.

Il a fallu relancer les communes défaillantes pour qu'aux alentours du 20 janvier 2007, la totalité des registres soit mise à la disposition de la commission d'enquête ce qui a retardé d'autant le dépouillement et l'analyse des observations déposées sur ces registres.

Les registres recueillis (près de 200) figurent en **annexe 12**.

3880 observations écrites et **491** observations orales ont été recueillies sur les différents registres déposés sur les lieux d'enquête. **647** lettres pétition ont été remises également aux commissaires enquêteurs et sont insérées dans ces différents registres.

En outre **12644** courriers ont été adressés au Président de la commission d'enquête (joints en **annexe 13**).

3.5.2. Mémoire en réponse

Le 24 janvier 2007, le Président de la commission d'enquête a adressé une correspondance à la DGAC sous couvert de la Préfecture de la Région Ile de France, lui demandant de lui adresser, si elle le souhaitait (cette procédure, ne revêtant pas de caractère obligatoire), un mémoire en réponse sur les thèmes retenus par la commission d'enquête (Cf. **annexe 14**).

Les 7 et 13 février 2007, la DGAC a adressé un mémoire en réponse faisant part de ses commentaires et avis techniques sur les 10 thèmes retenus par la commission d'enquête (Cf. **annexe 15**).

Ces thèmes sont développés dans la suite de ce rapport (Paragraphe consacré à l'analyse et à l'évaluation du projet de PEB de Roissy Charles de Gaulle).



**4. Examen des observations reçues
pendant l'enquête**

Les registres et les observations inscrites ont été numérotés afin de pouvoir être triées selon l'enquête à laquelle chacune se réfèrent. Les résultats de cette analyse sont présentés ci-dessous.

4.1. Analyse des observations et lettres reçues par la commission d'enquête

Les observations et courriers adressés à la commission d'enquête ont été classés selon les 10 thèmes les plus souvent évoqués dans cette enquête à savoir :

- **Thème n°1** relatif aux choix opérés pour la fixation du niveau Lden, notamment pour la zone C.
- **Thème n°2** relatif aux hypothèses de projections de mouvements aériens pour les 20 prochaines années.
- **Thème n°3** relatif aux nuisances inhérentes aux vols de nuit. Les solutions alternatives
- **Thème n°4** relatif aux incohérences et anomalies constatées.
- **Thème n°5** relatif aux interférences entre l'aéroport du Bourget et l'aéroport de Roissy.
- **Thème n°6** relatif aux pollutions dues à l'activité aérienne de l'aéroport.
- **Thème n°7** relatif aux impacts économiques du PEB
- **Thème n°8** relatif à la dépréciation des biens découlant de la modification du PEB.
- **Thème n°9** relatif à la problématique du 3^{ème} aéroport
- **Thème n°10** relatif aux procédures d'indemnisation

4.2. Examen par secteur des observations et lettres reçues par la commission d'enquête

4.2.1. Récapitulatif du secteur de monsieur André GOUTAL (Secteur 1)

		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
		Zones et L _{den}	Hypothèses et projections	Vois de nuit	trajectoires	Bourget	Pollutions	Impacts éco	Valeur biens immobiliers	Autre aéroport	indemnisations PGS
Communes avec permanence											
1	Le Plessis Belleville	5			7		2			1	2
2	Saint Mard	1	3	15	16		4		4	4	
3	Mitry Mory	4	3		1						
4	Saint Soupplets	6							2		
5	Meaux	4		6	9	1	1		3	1	1
6	Lizy sur Ourcq	2	1	2	4				1		1
Communes sans permanence											
7	Lagny le Sec	0									
8	Rouvres	0									
9	Marchemoret	1	1	1			1	1		1	
10	Saint Pathus				1						
11	Oissey	0									
12	Forfry	0									
13	Gesvres le Chapitre	0									
14	Douy la Ramée		1	1			1				
15	Puisieux	0									
16	Trocy en Multien	0									
17	Le Plessis Placy	0									
18	Vinantes	0									
19	Le Plessis aux Bois		1				1	1	1		
20	Le Plessis l'Evêque	2			1						
21	Barcy	14	1		11		2				
22	Penchard				2						
23	Chambry	0									
24	Germigny l'Evêque	1	1	1	5						
25	May en Multien	0									
26	Montgé en Goële	1	1	1	1			1		1	1
27	Cuisy			3	4				1		
28	Marcilly		2		4						
29	Etrepilly	0									
30	Thieux			1	1					1	
31	Juilly	1	1	1						1	
32	Compans	0									

		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
		Zones et L _{den}	Hypothèses et projections	Vois de nuit	trajectoires	Bourget	Pollutions	Impacts éco	Valeur biens immobiliers	Autre aéroport	indemnisations PGS
33	Nantouillet	0									
34	Saint Mesmes	12	1	5	7	1	1		2	3	
35	Villeroy				1						
36	Charny	0									
37	Iverny	2	1		1			1	2		3
38	Monthyon	2		1	7		2		2	2	
39	Chauconin Neufmontiers				1						
40	Crégy les Meaux				1						
41	Varrèdes	0									
42	Poincy	0									
TOTAUX : 261		58	18	38	85	2	15	4	18	15	8

4.2.2. Récapitulatif du secteur de monsieur Jean Pierre CHAULET (Secteur 2)

		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
		Zones et L _{den}	Hypothèses et projections	Vois de nuit	trajectoires	Bourget	Pollutions	Impacts éco	Valeur biens immobiliers	Autre aéroport	indemnisations PGS
Communes avec permanence											
1	Dammartin en Goële	3	3	4	0	0	2	0	1	3	3
2	Le Mesnil Amelot	1	0	2	0	0	0	0	0	1	0
3	Goussainville	11	2	9	0	0	15	0	1	8	1
4	Roissy en France	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5	Villepinte	1	1	1	0	0	0	0	0	0	1
6	Aulnay sous Bois	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
7	Tremblay en France	2	0	0	0	3	2	0	0	0	0
Communes sans permanence											
8	Moussy le Neuf	7	6	2	0	0	6	0	0	6	6
9	Moussy le Vieux	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10	Villeneuve sous Dammartin	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11	Longperrier	1	1	1	0	0	1	0	1	0	1
12	Mauregard	1	0	1	0	0	1	0	0	1	0
13	Louvres	1	0	1	0	0	1	0	0	1	0
14	Villeron	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15	Vémars	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16	Chennevières-les-Louvres	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
		Zones et L _{den}	Hypothèses et projections	Vois de nuit	trajectoires	Bourget	Pollutions	Impacts éco	Valeur biens immobiliers	Autre aéroport	indemnisations PGS
17	Epias-les-Louvres	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18	Vaudherland	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19	Le Thillay	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAUX : 129		28	13	21	0	3	28	0	3	21	12

4.2.3. Récapitulatif du secteur de monsieur Guy BOURETZ (Secteur 3)

		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
		Zones et L _{den}	Hypothèses et projections	Vois de nuit	trajectoires	Bourget	Pollutions	Impacts éco	Valeur biens immobiliers	Autre aéroport	indemnisations PGS
Communes avec permanence											
1	Beaumont-sur-Oise	1	8	1	0	0	2	0	0	1	2
2	Domont	10	15	16	1	0	5	1	3	7	3
3	Écouen	6	159	83	20	0	36	2	2	16	6
4	Garges-les-Gonnesse	1	37	27	2	9	13	4	7	15	11
5	Gonnesse	3	47	34	2	0	17	3	16	31	1
6	Luzarches	1	22	13	9	0	7	0	4	3	0
7	Pierrefitte	3	3	7	1	6	1	0	0	3	1
8	Presles	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9	Sarcelles	4	19	4	2	0	5	1	5	7	4
10	Stains	0	3	1	0	2	3	0	0	1	0
11	Villiers-le-Bel	0	7	6	1	0	1	0	2	2	3
Communes sans permanence											
12	Arnouville	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13	Asnières-sur-Oise	0	7	8	0	0	9	0	9	0	4
14	Attainville	0	4	2	1	0	2	0	1	1	1
15	Baillet-en-France	0	33	30	3	0	12	0	15	2	8
16	Belloy-en-France	0	3	2	0	0	0	0	2	0	0
17	Bernes-sur-Oise	2	9	3	4	0	5	1	1	3	2
18	Bonneuil-en-France	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19	Bouqueval	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20	Épinay-Champlâtreux	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21	Ezanville	0	1	1	0	0	1	1	1	1	0
22	Fontenay-en-Parisis	0	12	9	6	0	3	1	2	5	6
23	Jagny-sous-Bois	1	4	2	1	0	0	0	3	0	4

		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
		Zones et L _{den}	Hypothèses et projections	Vois de nuit	trajectoires	Bourget	Pollutions	Impacts éco	Valeur biens immobiliers	Autre aéroport	indemnisations PGS	
24	Lassy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
25	Maffliers	1	3	2	1	0	2	0	3	2	2	
26	Mareil-en-France	8	18	11	2	0	8	0	15	0	4	
27	Le-Mesnil-Aubry	0	1	1	0	0	0	0	1	0	0	
28	Moisselles	0	1	1	0	0	0	0	0	4	0	
29	Montsoul	3	24	11	2	0	14	0	16	11	8	
30	Nointel	0	2	3	3	0	4	0	3	3	0	
31	Noisy-sur-Oise	0	7	11	2	0	1	0	2	4	3	
32	Le-Plessis-Gassot	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
33	Saint-Martin-du-Tertre	4	32	26	9	0	13	0	13	10	6	
34	Villaines-sous-Bois	0	15	6	0	0	2	0	6	2	4	
35	Villiers-le-sec	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
TOTAUX :		1483	48	496	321	72	17	166	14	132	134	83

4.2.4. Récapitulatif du secteur de monsieur Marc ALLART (Secteur 4)

		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
		Zones et L _{den}	Hypothèses et projections	Vois de nuit	trajectoires	Bourget	Pollutions	Impacts éco	Valeur biens immobiliers	Autre aéroport	indemnisations PGS
Communes avec permanence											
1	Saint Leu	6	189	354	155	1	257	8	140	72	69
2	Ermont	1	44	66	20	0	39	3	41	33	26
3	Eaubonne	2	223	260	222	0	209	7	204	53	19
4	Sannois	1	467	468	466	461	465	460	463	5	1
5	Soisy	5	72	120	42	0	68	4	41	53	14
6	Montmorency	7	49	80	39	0	46	1	44	20	14
7	Saint Gratien	2	14	25	16	0	21	1	7	15	5
8	Enghien	2	66	97	73	0	90	1	22	68	4
9	Epinay	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
Communes sans permanence											
10	Saint Prix	3	61	96	24	0	78	2	44	30	9
11	Montlignon	0	11	13	4	0	15	0	8	5	5
12	Piscop	2	0	1	2	0	1	1	1	0	1

		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
		Zones et L _{den}	Hypothèses et projections	Vols de nuit	trajectoires	Bourget	Pollutions	Impacts éco	Valeur biens immobiliers	Autre aéroport	indemnisations PGS
13	Andilly	2	6	5	1	0	3	0	2	2	2
14	Margency	0	10	19	2	0	12	0	16	8	9
15	Saint Brice	0	12	22	7	0	21	0	3	6	2
16	Deuil	10	48	96	34	1	71	5	28	59	15
17	Groslay	3	22	32	16	0	28	27	17	25	4
18	Montmagny	10	14	22	7	0	10	0	6	16	4
19	Villetaneuse	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAUX : 8631		56	1308	1780	1130	463	1438	520	1087	470	379

4.2.5. Récapitulatif du secteur de monsieur Maurice MARTY (Secteur 5)

		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
		Zones et L _{den}	Hypothèses et projections	Vols de nuit	trajectoires	Bourget	Pollutions	Impacts éco	Valeur biens immobiliers	Autre aéroport	indemnisations PGS
Communes avec permanence											
1	Taverny	0	9	86	61	0	36	0	19	83	143
2	Beauchamp	1	21	46	24	0	36	0	13	19	59
3	Herblay	2	2	5	2	0	8	0	3	3	3
4	Franconville	1	12	64	20	3	58	0	31	32	102
5	Cormeilles en Paris	4	7	45	14	1	33	1	13	16	70
6	Argenteuil	5	14	46	72	5	29	2	34	17	151
7	Saint Germain en Laye	2	8	7	7	2	2	0	1	2	11
Communes sans permanence											
8	Pierrelaye	0	1	3	1	0	2	0	1	2	2
9	Le Plessis Bouchard	0	46	83	25	0	64	0	58	28	83
10	Montigny les Cormeilles	0	3	4	2	0	1	0	2	0	3
11	La Frette	0	5	3	0	0	0	0	5	1	1
12	Achères	0	4	3	3	0	1	0	1	1	1
TOTAUX = 2071		15	132	395	231	11	270	3	181	204	629

4.2.6. Récapitulatif des courriers adressés au président de la commission d'enquête

Type de courrier	Nombre de lettres déposées par pétition	1 Zones et L ^{den}	2 Hypothèses et projections	3 Vols de nuit	4 trajectoires	5 Bourget	6 Pollutions	7 Impacts éco	8 Valeur biens immobiliers	9 Autre aéroport	10 indemnisationsPG S
Lettres Individualisées	770	23	582	683	143	7	300	1	417	78	222
Lettres "types"	1078	56	1077	630	145	0	505	0	781	56	575
Lettres "pétition"	10794		8608	1					1050	1	
TOTAL GENERAL	12642	79	10267	1314	288	7	805	1	2248	135	797

4.2.7. Récapitulatif général de l'ensemble des observations et courriers adressés à la commission d'enquête

		1 Zones et L ^{den}	2 Hypothèses et projections	3 Vols de nuit	4 trajectoires	5 Bourget	6 Pollutions	7 Impacts éco	8 Valeur biens immobiliers	9 Autre aéroport	10 indemnisations PGS
1	Total du secteur 1	58	18	38	85	2	15	4	18	15	8
2	Total du secteur 2	28	13	21	0	3	28	0	3	21	12
3	Total du secteur 3	48	496	321	72	17	166	14	132	134	83
4	Total du secteur 4	56	1308	1780	1130	463	1438	520	1087	470	379
5	Total du secteur 5	15	132	395	231	11	270	3	181	204	629
6	Total des courriers reçus en Préfecture Ile de France	79	10267	1314	288	7	805	1	2248	135	797
TOTAUX :		270	12234	3869	1806	503	2722	542	3669	979	1908



5. Analyse et évaluation du projet de PEB

5.1. **Cadre général dans lequel s'inscrit le projet**

5.1.1. **Le PEB : un outil de maîtrise de l'urbanisme autour des aéroports**

Les Plans d'exposition au Bruit (PEB) instaurés en 1985 par la loi du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes sont un outil de maîtrise de l'urbanisme autour des aéroports. Le plan d'exposition au bruit détermine, aux abords d'un aérodrome, des zones de bruit à l'intérieur desquelles s'appliquent des contraintes d'urbanisme, afin d'éviter que des populations nouvelles ne viennent s'installer dans des secteurs susceptibles d'être exposés à un certain niveau de gêne sonore. Il vise ainsi à concilier activité aéronautique et développement maîtrisé des communes riveraines en déterminant des utilisations de sols compatibles avec cet objectif. L'article L.147-5 du Code de l'Urbanisme prévoit que « l'extension de l'urbanisation et la création ou l'extension d'équipements publics sont interdites lorsqu'elles conduisent à exposer immédiatement ou à terme de nouvelles populations aux nuisances de bruit ». Afin de mettre en œuvre cette règle, l'article L. 147-2 du Code de l'Urbanisme décrète que les aéroports dits de catégorie A, B ou C selon le Code de l'aviation civile doivent être couverts par un Plan d'Exposition au Bruit (PEB) qui délimite des zones de bruit en fonction des nuisances auxquelles les secteurs vont être exposés à partir des prévisions du développement aéroportuaire.

Le PEB approuvé est annexé au plan local d'urbanisme, au plan de sauvegarde et de mise en valeur et à la carte communale des communes concernées.

L'élaboration d'un PEB doit tenir compte de l'ensemble des **perspectives à court, moyen et long termes de développement et d'utilisation** de l'aérodrome concerné, en vue d'assurer une protection durable. Dans la pratique, les principaux éléments à prendre en compte concernent :

- le nombre de mouvements ;
- les trajectoires de circulation aérienne ;
- l'évolution des flottes exploitées ;
- la répartition du trafic entre jour, soirée et nuit ;
- les infrastructures.

Modéliser la gêne autour des aéroports nécessite le recours à un indice de représentation. Conformément aux recommandations émises par l'ACNUSA en avril 2001, un nouvel indice est désormais utilisé : l'indice **Lden D-day, E-evening, N-night**, recommandé au niveau européen et adopté pour les autres modes de transport. Cet indice est construit sur une journée type, à partir des niveaux sonores en décibels à chaque passage d'avion, en tenant compte de la gêne accrue la nuit (de 22h à 6h) et aussi en soirée (de 18h à 22h). Ainsi, un vol de nuit équivaut à dix vols en plein jour et environ trois vols en soirée.

Les mesures de protection s'appliquent sur les territoires délimités par un document graphique à l'échelle du 1/25000^{ème} qui comporte, selon le cas, trois ou quatre zones de bruit. Les zones sont :

- une zone A de bruit fort
- une zone B de bruit fort :

- une zone C de bruit modéré :
- une zone D : introduite par la loi du 12 juillet 1999. cette zone doit être obligatoirement délimitée pour les 10 principaux aéroports français : elle est facultative pour les autres plates-formes.

Les valeurs de l'indice de gêne devant être utilisées pour déterminer les limites extérieures de ces zones sont désormais les suivantes :

- Zone A : indice *Lden* égal à 70
- Zone B : indice égal à une valeur comprise entre le *Lden* 65 et le *Lden* 62
- Zone C : indice égal à une valeur comprise entre le *Lden* 57 et le *Lden* 55 ;
- Zone D : indice *Lden* égal à 50.

Pour les aéroports existants, les limites extérieures des zones B et C sont légèrement modulables pour tenir compte du contexte particulier de l'aérodrome et de son environnement.

Sur les 26 aérodromes ou aéroports de la région Île-de-France, 23 plates-formes civiles doivent être dotées d'un PEB avec le nouvel indice. Les procédures de révision sont pilotées par la préfecture de région pour les aéroports de Roissy, Orly et le Bourget et par les préfets de départements pour les autres.

5.1.2. Genèse du PEB de Paris Charles de Gaulle

Le plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aérodrome de Paris - Charles-de-Gaulle a été approuvé le 9 juin 1989. Il a été établi à l'horizon de 1995, en tenant compte d'un projet de construction d'une cinquième piste aujourd'hui abandonné. Ce document désormais obsolète doit être révisé.

Dans le cadre de la procédure de révision, le préfet de la région Île-de-France a réuni la Commission consultative de l'environnement de la plate-forme afin de recueillir son avis sur les valeurs d'indice à retenir pour déterminer les limites extérieures des zones B et C. Pour la zone B, le préfet de région a mis au vote la valeur d'indice *Lden* 65 qui permettait d'obtenir le plus large consensus. Cette valeur a recueilli un avis favorable.

Pour la zone C, le préfet a mis au vote la valeur d'indice *Lden* 56 qui conduit à une zone C du PEB extrêmement proche de la zone III du plan de gêne sonore en vigueur depuis juillet 2004.

Un projet de PEB a été élaboré par les services de l'Etat sur la base des valeurs d'indice *Lden* 65 pour la zone B et *Lden* 56 pour la zone C.

Les préfets des cinq départements concernés par le projet de PEB (Val-d'Oise, Seine-et-Marne, Seine-Saint-Denis, Yvelines et Oise) ont mis en révision par arrêté n°06-001 du 5 janvier 2006 le plan d'exposition au bruit. La consultation des communes et établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) s'est déroulée du 16 janvier au 17 mars 2006.

Le projet de PEB ainsi que les avis des communes et EPCI a été transmis pour avis à l'autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA) le 7 avril 2006. La Commission consultative de l'environnement (CCE) de Paris - Charles-de-Gaulle a été consultée sur ce projet le 14 juin 2006.

A l'issue de ces différentes consultations, le projet de PEB, a été

soumis à l'enquête publique par le préfet de la région Ile-de-France.

Enfin, le projet de PEB, éventuellement modifié suite aux résultats de l'enquête publique, sera approuvé par arrêté interpréfectoral des départements concernés après accord express du ministre chargé de l'aviation civile.

Application par anticipation des restrictions à l'urbanisme applicables en zone C des PEB

1. L'article L.147-7 stipule qu'à compter de la décision d'élaborer ou de réviser un PEB, le préfet compétent territorialement peut délimiter les territoires à l'intérieur desquels s'appliqueront par anticipation, pour une durée maximale de deux ans renouvelable une fois, les restrictions à l'urbanisation applicables en zone C des PEB et prévues à l'article 1..147-5 du code de l'urbanisme.

Cette disposition a été mise en œuvre dans le cadre de la procédure de mise en révision du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Paris - Charles-de-Gaulle. Son application est arrivée à échéance le 7 mars 2006.

2. L'article L.147-7-1 stipule qu'à compter de la publication de l'acte administratif portant mise en révision d'un plan d'exposition au bruit, le préfet compétent territorialement peut décider d'étendre les restrictions à l'urbanisation concernant la zone C, pour la durée de la procédure de révision, aux communes et parties de communes incluses dans le périmètre du plan de gêne sonore de l'aérodrome concerné, mais non comprises dans le périmètre des zones A, B et C du PEB jusque-là en vigueur.

Cette disposition a été mise en œuvre par arrêté interpréfectoral n°06-042 du 3 mars 2006 dans le cadre de la procédure de révision du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Paris - Charles-de-Gaulle.

5.1.3. Le projet de PEB soumis à enquête

Le dossier de PEB mis à l'enquête se compose de trois documents :

- L'arrêté du Préfet de la Région Ile de France ouvrant l'enquête ;
- Un rapport de présentation du projet de PEB ;
- Une carte au 1/25000^{ème} avec délimitation des 4 zones A, B, C et D.

L'arrêté interpréfectoral du 5 janvier 2006 prescrivant la mise en révision du PEB de Roissy CDG retient comme limites extérieures des zones B et C du futur PEB, le Lden 65 et le Lden 56. L'avis consultatif de la dernière Commission de l'Environnement de l'aéroport Roissy Charles-de-Gaulle réunie en juin 2005 n'a donc pas été pris en compte par l'Etat puisqu'il avait été retenu lors du vote le Lden 57 comme limite extérieure de la zone C.

L'administration a considéré qu'il était plus logique de retenir le Lden 56 qui correspond à la limite extérieure de la zone III du Plan de Gêne Sonore (PGS) révisé de l'aéroport Roissy Charles-de-Gaulle.

En outre, et à la demande de nombreux élus, apparaissent sur la carte du projet de PEB les périmètres de renouvellement urbain (PRU) des communes suivantes : Garges-lès-Gonesse, Gonesse, Sarcelles, Tremblay-en-France et Villiers-le-Bel.



5.2. Analyse du projet de PEB : les différents thèmes identifiés

5.2.1. Thème n° 1 relatif au choix opérés pour la fixation du niveau Lden, notamment pour la zone C.

5.2.1.1. Synthèse des lettres et observations relatives à la problématique du thème

De nombreuses observations demandent que les seuils fixés par l'arrêté préfectoral soient abaissés. Ainsi des lettres stéréotypées précisent :

« Evitons l'exposition de nouvelles populations aux nuisances sonores de l'aéroport et par respect pour les riverains exigeons les seuils de bruit les plus bas :

- pour la zone B : 62 décibels,
- pour la zone C : 55 décibels

Etendre la zone C, interdire d'y construire des immeubles pour empêcher la spéculation ».

C'est également la position des Verts du Val d'Oise qui écrivent :

« La défense des riverains contre les nuisances aériennes conduisent les Verts à faire le choix des seuils de bruit les plus bas : 62 décibels pour la zone B, 55 décibels pour la zone C ».

Un habitant de Goussainville ajoute:

« On peut aussi étendre davantage la zone C et interdire d'y construire des immeubles. Cela empêchera la spéculation et l'urbanisation non maîtrisée, sans participation financière des constructeurs privés aux équipements indispensables à l'arrivée de nouvelles populations (Comme c'est le cas actuellement sur les principaux boulevards de Belleville ».

L'association CAP 21 défend la même position :

« L'arrêté inter préfectoral propose de définir les seuils de 65 décibels pour la zone B et 56 décibels pour la zone C. Il s'agit des seuils les plus hauts prévus. Ceux qui les revendiquent n'ont qu'un objectif : continuer à urbaniser en zone de bruit, plus particulièrement en zone C. Pour les riverains le choix est tout autre. Ils réclament pour la zone B : 62 décibels et pour la zone C : 55 décibels. Par respect pour les populations exposées, la zone C doit être étendue avec interdiction d'y construire des immeubles. »

A contrario quelques communes regrettent l'évolution de la zone C qui pour certaines d'entre elles induisent des prescriptions plus restrictives en matière d'urbanisation contrecarrant les projets engagés ou envisagés et demandent, notamment pour la zone C que l'indice Lden soit fixé à 57 décibels. C'est le cas par exemple de la commune de Mauregard qui dans sa délibération : « demande que soit retenu le Lden 57 pour la limite extérieure de la zone C du nouveau Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport Paris Charles de Gaulle ». C'est aussi la position du Conseil Municipal de Louvres qui : « demande que soit retenu l'indice Lden 57 pour la limite extérieure de la zone C du nouveau PEB de l'aéroport Charles de Gaulle et que soit ainsi tenu compte de l'avis des élus membres de la Commission

Consultative de l'Environnement » ou celle du Conseil Municipal de Longperrier qui, en outre, « refuse de voir ce dossier maintenu en l'état malgré les avis défavorables des communes de la CCE et de l'ACNUSA », cette dernière position étant défendue par de nombreuses communes.

5.2.1.2.Synthèse de ce qui dans le dossier mis à l'enquête est relatif à cette problématique

Ce point est traité dans le paragraphe 1.2 et dans le paragraphe 3.4 du dossier PEB soumis à enquête. Il est notamment précisé que :

Les modalités d'élaboration du PEB sont fixées par les articles R.147-1 à R.147-11 du code de l'urbanisme.

En application de l'article R.147-1 du code de l'urbanisme un indice est utilisé pour élaborer le PEB : l'indice L_{den} ($L = level$ (niveau), $d = day$ (jour), $e = evening$ (soirée), $n = night$ (nuit)), recommandé au niveau européen. Il découpe la journée en trois périodes afin de mieux prendre en compte la gêne accrue ressentie la soirée et la nuit :

- la période de jour s'étend de 6 heures à 18 heures ;
- la période de soirée s'étend de 18 heures à 22 heures (à même niveau de bruit, la gêne est considérée trois fois supérieure à celle occasionnée entre 6 heures et 18 heures) ;
- la période de nuit s'étend de 22 heures à 6 heures (à même niveau de bruit, la gêne est considérée comme dix fois supérieure à celle ressentie entre 6 heures et 18 heures).

L'article R.147-2 fixe les limites des quatre zones du PEB comme suit :

- la zone A est la zone comprise à l'intérieur de la courbe d'indice L_{den} 70,
- la zone B est la zone comprise entre la courbe d'indice L_{den} et la courbe dont l'indice peut être fixé entre les valeurs L_{den} 62 et L_{den} 65,
- la zone C est la zone comprise entre la limite extérieure de la zone B et la courbe dont l'indice peut être fixé entre les valeurs L_{den} 57 et L_{den} 55,
- la zone D est la zone comprise entre la limite extérieure de la zone C et la courbe d'indice L_{den} 50.

L'article L.147-5 du code de l'urbanisme définit les règles d'urbanisme applicables aux différentes zones du PEB.

Les zones A et B sont considérées comme les zones de bruit fort. A l'intérieur de ces zones, seuls sont autorisés les constructions à usage d'habitation et les équipements publics ou collectifs liés à l'activité aéronautique, les logements de fonction et les constructions nécessaires à l'activité agricole.

La zone C est considérée comme la zone de bruit modéré. A l'intérieur de cette zone, les constructions individuelles sont autorisées à condition d'être situées dans un secteur urbanisé, desservi par des équipements publics et dès lors qu'elles n'accroissent que faiblement la capacité d'accueil de ce secteur.

En outre, dans cette zone, des secteurs peuvent être délimités à l'intérieur desquels pour permettre le renouvellement urbain de quartiers ou de villages existants, des opérations de réhabilitation et de réaménagement

urbain sont autorisées. Elles ne doivent pas entraîner d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores. Ces secteurs peuvent être délimités postérieurement à la publication du PEB, à la demande de la commune compétente en matière de plan local d'urbanisme, par arrêté préfectoral pris après enquête publique.

Enfin, dans les zones A, B et C, la rénovation, la réhabilitation, l'amélioration, l'extension mesurée et la reconstruction des constructions existantes sont admises à condition qu'elles n'impliquent pas d'accroissement de la capacité d'accueil d'habitants.

La zone D instaurée par la loi du 12 juillet 1999 n'impose pas de restriction à l'urbanisation. Les constructions autorisées doivent faire l'objet de mesures d'isolation acoustique renforcées prévues à l'article R.147-6 du code de l'urbanisme.

Tout contrat de location de biens immobiliers situés à l'intérieur d'une des zones du PEB doit préciser de manière claire la zone de bruit où se situe le bien.

En outre, dans ces zones, tout certificat d'urbanisme doit spécifier l'existence de la zone de bruit et l'obligation de respecter les règles d'isolation acoustique.

Les valeurs des indices retenues pour déterminer les limites extérieures des zones B et C sont fixées dans l'arrêté de mise en révision du PEB.

Le projet de PEB soumis à enquête a été élaboré sur la base des valeurs d'indice Lden 65 pour la zone B et Lden 56 pour la zone C.

5.2.1.3. Avis et commentaires techniques de la DGAC.

L'article L. 147-4 du Code de l'urbanisme définit les conditions de modulation des valeurs d'indice fixant la limite des zones B et C. Pour les aéroports existants, ces valeurs d'indice peuvent être modulées compte tenu de la situation des aérodromes au regard de leur utilisation et de leur insertion dans les milieux urbanisés.

La valeur d'indice Lden 56 pour limite extérieure de la zone C représente le meilleur compromis pour l'aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle. Cette valeur conduit notamment à une zone C du PEB extrêmement proche de la zone III du PGS en vigueur depuis juillet 2004. Le principe d'un périmètre identique pour le PGS et le PEB est une position défendue par de nombreux acteurs comme l'ACNUSA.

5.2.1.4. Avis de la commission d'enquête

S'agissant des indices Lden fixés pour l'aéroport de Paris Charles de Gaulle, la plupart des observations qui en traitent font essentiellement référence à l'indice Lden fixé pour la zone C car dans cette zone :

- sont interdites les constructions d'immeubles collectifs ;

- sont restreintes les constructions individuelles qui doivent respecter des prescriptions particulières :
 - o être situées dans un secteur urbanisé,
 - o être desservies par des équipements publics,
 - o n'accroître que faiblement la capacité d'accueil du secteur.

Deux logiques semblent donc s'affronter :

- celle de nombreux particuliers et d'associations qui souhaitent étendre la zone C pour y restreindre davantage la construction et qui préconisent donc le Lden le plus bas possible soit 55 dB ;
- celle de nombreuses communes qui souhaitent développer les programmes de construction engagés et/ou demandent que la zone C ne soit pas trop étendue et donc préconisent un Lden à 57 dB

Face à ces deux logiques opposées, le projet mis à l'enquête a choisi une position intermédiaire, un Lden à 56 dB qui ne satisfait aucun des deux camps

Un rapide examen des PEB déjà en application pour les principaux aéroports français montre que les niveaux Lden choisis pour la zone C varient selon les aéroports :

Nom de l'aéroport	Date de l'arrêté mettant en application le PEB	Niveau sonore en limite zone B	Niveau sonore en limite zone C
Marseille Provence	Arrêté du 04 août 2006	Lden 65	Lden 55
Lyon Saint Exupéry	Arrêté du 22 septembre 2005	Lden 62	Lden 55
Nice Cote d'Azur	Arrêté du 08 juin 2005	Lden 65	Lden 56
Bâle Mulhouse	Arrêté du 25 octobre 2004	Lden 65	Lden 57
Bordeaux Mérignac	Arrêté du 22 décembre 2004	Lden 62	Lden 55
Nantes Atlantique	Arrêté du 17 septembre 2004	Lden 65	Lden 57
Strasbourg Entzheim	Arrêté du 07 septembre 2004	Lden 62	Lden 57
Toulouse Blagnac	PEB en cours de révision		
Paris Orly	PEB en cours de révision		

Actuellement pour les zones C de 7 des principaux aéroports français :

- 3 ont un niveau Lden arrêté à 57
- 3 ont un niveau Lden arrêté à 55
- 1 a un niveau Lden arrêté à 56 (niveau proposé pour Paris CDG dans cette enquête).

La commission d'enquête estime que le niveau choisi fixé à Lden 56dB pour la zone C lui paraît, en effet, être le meilleur compromis, compte tenu notamment de la similitude existant entre le périmètre de la zone III du PGS et le périmètre de cette zone C.

Elle pense également que cette similitude serait de nature à simplifier la compréhension pour le public des deux types d'enquêtes PGS et PEB, cette distinction n'apparaissant pas évidente aux non initiés.

La fixation du niveau Lden de la zone B, moins controversé, a été fixé à 65 dB. La commission ne voit pas d'objection à ce que ce niveau soit retenu pour ce PEB.



5.2.2. Thème n° 2 relatif aux hypothèses de projection de mouvements aériens pour les 20 prochaines années

5.2.2.1. Synthèse des lettres et observations relatives à la problématique du thème

Les observations ou lettres abordent très souvent ce thème pour contester le bien fondé des projections annoncées estimant qu'elles seront bien supérieures aux chiffres annoncés.

C'est notamment le cas de particuliers tels que :

Mr Romain LEGRAS de Dammartin en Goële qui écrit que « ce projet se base sur des estimations d'évolution du trafic sous-estimées, la comparaison avec les évolutions de trafic sur ces dernières années sont éloquents ! » ;

Mr Michel CREDEVILLE de Goussainville qui demande « de plafonner le nombre de mouvements aériens par année »

Mme Cécile MADURA, conseillère régionale d'Ile de France qui « rejette ce projet de PEB car accepter cette révision c'est cautionner l'augmentation du trafic et l'augmentation du nombre de personnes exposées aux nuisances de jour comme de nuit » et « observe que ce projet n'est pas sincère car il est fondé sur des hypothèses de trafic largement sous-estimées au regard de la croissance actuelle de l'aéroport. Le scénario à moyen terme correspond à un nombre de mouvements à l'horizon 2015 de 580 000 à 620 000 et à l'horizon 2025 de 620 000 à 680 000 mouvements, soit une croissance de 3% par an alors que les experts prévoient une croissance annuelle entre 5 et 6% ».

Mr Alain LOUIS de Goussainville qui estime que ce projet « de PEB ne préserve pas l'avenir et ne garantit pas la transparence de l'information pour reprendre l'avis de l'ACNUSA qui recommande que ce projet de PEB soit établi sur la base de 750 000 mouvements annuels » et « qu'on sait que ce chiffre sera atteint dès 2015 avec une croissance moyenne de 5% par an ».

Mme Marie Antoinette THOMAS de Franconville qui écrit que « la seule révision acceptable serait une diminution du nombre de survols qui apporteraient naturellement une diminution du volume de bruit imposé ».

Mme Monique REFRAY d'Eaubonne qui écrit que « le volume global est le produit du bruit des avions multiplié par le nombre d'avions. et sachant que le bruit des avions ne diminuera plus beaucoup dans les prochaines années, c'est donc le nombre d'avions qu'il faut baisser. »

Mr Jean Claude CAVARD de Domont écrit que « l'estimation du dossier d'enquête est basée sur une croissance du trafic aérien de 3% par an alors que les experts prévoient une croissance annuelle qu'ils situent autour de 5% et sachant que l'aéroport de Roissy est la seule plate-forme aéroportuaire européenne à pouvoir supporter encore une forte augmentation du trafic, sa limite de développement ne sera donc encadrée que par de seuls effets techniques ! »

C'est aussi le cas de nombreuses associations.

Ainsi « Villepinte-Environnement » écrit que :

« Les prévisions d'évolution de trafic sont sous-estimées. Le chiffre de 680 000 mouvements (526 000 aujourd'hui) sera atteint rapidement avec des

progressions de 4% à 6% par an et c'est 750 000 mouvements voire plus, qui seront réalisés » et ajoute que « seul le volume sonore global est plafonné tandis que le nombre de vols n'est pas plafonné ».

Les Verts Val d'Oise « exigent que toutes les mesures soient prises pour réduire et plafonner le trafic aérien... »

Etc...

C'est enfin le cas de nombreuses délibérations de Conseils Municipaux tels :

Celui de Moussy-le Neuf qui « demande qu'un plafond exprimé sur la base du nombre annuel de mouvements soit arrêté pour l'aéroport de Paris Charles de Gaulle, cela en tenant compte du fait qu'une étude de la FAA indique que les mesures de sécurité aérienne ne peuvent être améliorées » ;

Ceux de Longperrier, de Dammartin en Goële, Mauregard qui expriment strictement la même demande ;

Nombreuses observations demandent que les seuils fixés par l'arrêté préfectoral soient abaissés. Ainsi des lettres stéréotypées précisent :

« Evitons l'exposition de nouvelles populations aux nuisances sonores de l'aéroport et par respect pour les riverains exigeons les seuils de bruit les plus bas :

- pour la zone B : 62 décibels,
- pour la zone C : 55 décibels

Etendre la zone C, interdire d'y construire des immeubles pour empêcher la spéculation ».

C'est également la position des Verts du Val d'Oise qui écrivent :

« La défense des riverains contre les nuisances aériennes conduisent les Verts à faire le choix des seuils de bruit les plus bas : 62 décibels pour la zone B, 55 décibels pour la zone C ».

Un habitant de Goussainville ajoute:

« On peut aussi étendre davantage la zone C et interdire d'y construire des immeubles. Cela empêchera la spéculation et l'urbanisation non maîtrisée, sans participation financière des constructeurs privés aux équipements indispensables à l'arrivée de nouvelles populations (Comme c'est le cas actuellement sur les principaux boulevards de Belleville ».

L'association CAP 21 défend la même position :

« L'arrêté inter préfectoral propose de définir les seuils de 65 décibels pour la zone B et 56 décibels pour la zone C. Il s'agit des seuils les plus hauts prévus. Ceux qui les revendiquent n'ont qu'un objectif : continuer à urbaniser en zone de bruit, plus particulièrement en zone C. Pour les riverains le choix est tout autre. Ils réclament pour la zone B : 62 décibels et pour la zone C : 55 décibels. Par respect pour les populations exposées, la zone C doit être étendue avec interdiction d'y construire des immeubles. »

A contrario quelques communes regrettent l'évolution de la zone C qui

pour certaines d'entre elles induisent des prescriptions plus restrictives en matière d'urbanisation contrecarrant les projets engagés ou envisagés et demandent, notamment pour la zone C que l'indice Lden soit fixé à 57 décibels. C'est le cas par exemple de la commune de Mauregard qui dans sa délibération : « demande que soit retenu le Lden 57 pour la limite extérieure de la zone C du nouveau Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport Paris Charles de Gaulle ». C'est aussi la position du Conseil Municipal de Louvres qui : « demande que soit retenu l'indice Lden 57 pour la limite extérieure de la zone C du nouveau PEB de l'aéroport Charles de Gaulle et que soit ainsi tenu compte de l'avis des élus membres de la Commission Consultative de l'Environnement » ou celle du Conseil Municipal de Longperrier qui, en outre, « refuse de voir ce dossier maintenu en l'état malgré les avis défavorables des communes de la CCE et de l'ACNUSA », cette dernière position étant défendue par de nombreuses communes.

5.2.2.2.Synthèse de ce qui dans le dossier mis à l'enquête est relatif à cette problématique

Pages 9 à 12 du document mis à l'enquête, la DGAC étudie la demande de transport aérien à long terme avant d'élaborer des scénarios conduisant à l'avant projet de PEB soumis à enquête :

« 3.2. La demande de transport aérien à l'horizon long terme pour Paris-Charles-de-Gaulle.

L'ensemble des experts s'accorde à prévoir un développement de la demande de transport aérien dans les prochaines décennies avec, cependant, un rythme plus faible que par le passé.

Les scénarios possibles d'évolution de la demande de transport aérien sont multiples car ils résultent du jeu de facteurs tant politiques, qu'économiques, sociétaux ou environnementaux. De plus, chacun d'eux -par ailleurs interdépendants- évolue en univers incertain.

- *Une croissance modérée au rythme de 3% l'an en moyenne (en termes de passagers).*

Les principales caractéristiques de cette évolution seraient les suivantes :

- une croissance *de 3 % l'an en moyenne*, en termes de passagers, sur la période 2004-2025 plus lente que par le passé (6,1% sur la période 1990-2004, une période marquée à partir de 1996 par la mise en place du « hub » suscitant une accélération de la croissance, ne serait-ce qu'en raison du double comptage des passagers) ;
- une demande de transport aérien très marquée par les déplacements internationaux hors Europe (+3,7% l'an en moyenne). Ainsi que l'anticipe l'ensemble tics experts, la croissance du trafic se ferait principalement, au cours des vingt prochaines années, grâce au développement des pays dits « émergents » (zone Asie-Pacifique et Amérique du Sud dans une moindre mesure). Le poids de la demande de transport aérien pour les pays non européens passerait ainsi de 41% en 2004 à 47% en 2025 du trafic total.

Pour les pays européens (au sens géographique), la demande resterait

soutenue (2,8% l'an) mais son poids dans la demande globale diminuerait légèrement (48% en 2004 ; 46% en 2025). Enfin, la demande de transport intérieur, qui sur Paris-Charles de Gaulle (9% en 2004) concerne principalement des pré-acheminements pour les vols en correspondance, devrait rester stable (+0,6% l'an), une part croissante de cette demande préférant le TGV à l'avion pour accéder aux plates-formes aéroportuaires ;

- un trafic de fret en progression de 3,6 % l'an (en volume) sur la période 2004-2025.

Compte tenu de l'ensemble de ces éléments, le nombre de passagers à long terme est estimé à 95 millions et la quantité de fret à 3,4 millions de tonnes.

- *Un emport moyen en augmentation*

Compte tenu des contraintes environnementales, les compagnies ne pourront pas espérer répondre à la demande en augmentant proportionnellement le nombre de mouvements d'avion. Elles devront combiner l'exploitation d'appareils de plus grande capacité, de meilleurs coefficients de remplissage, et ce faisant atteindre des emports moyens plus élevés, avec l'utilisation d'appareils plus performants au niveau acoustique.

De nombreux facteurs vont dans le sens d'une augmentation de l'emport moyen :

- la croissance prévue de la demande de transport aérien, quel qu'en soit le rythme, sera essentiellement liée à celle du trafic international hors UE (notamment Asie-Pacifique et Amérique du Sud) ; ces marchés, à fort peuplement mais qui demeureront à faible ou moyen revenu par tête en 2025, sont propices, pour des raisons économiques, à la mise en service de gros porteurs ;
- dans le prolongement de ce que l'on constate depuis une dizaine d'années, les motifs de déplacement par avion seront de plus en plus liés à des motifs personnels (visite à la famille, tourisme) ; cette demande, pour laquelle le niveau tarifaire est prioritaire par rapport à la fréquence requiert de la part des opérateurs des gains de productivité pour lesquels la taille des avions exploités -et le nombre de sièges offerts- jouent un rôle déterminant ;
- l'entrée sur le marché du transport aérien de nouveaux opérateurs originaires des pays dits « émergents » à ce jour, mais qui en 2025, auront largement progressé dans leur « rattrapage » va considérablement renforcer la concurrence entre les opérateurs et les obliger à rechercher au plus près tous les gains de rentabilité possibles ; à ce titre, la priorité donnée aux fréquences dans le positionnement concurrentiel devrait s'atténuer au profit de l'emport moyen permettant aux opérateurs un meilleur étalement des coûts au passager transporté ;
- l'accès aux grandes métropoles internationales, parmi lesquelles Paris figure en-tête, sera de plus en plus difficile, faute de capacités. Les opérateurs dans ce contexte ne pourront que rechercher, ne serait-ce que par anticipation, à augmenter la taille des modules exploités, pour conserver, au moindre coût, le meilleur accès possible, à ces grands marchés mondiaux ;
- la permanence des préoccupations environnementales et

d'économie d'énergie dans le développement de l'activité du transport aérien pèsera sur les appareils exploités. Les opérateurs seront incités à optimiser l'utilisation de leur flotte et à mettre en service sur un tronçon donné, les appareils les plus performants c'est-à-dire de plus grande capacité et de conception plus récente.

En résumé, l'évolution de l'emport moyen passe à la fois par une amélioration des coefficients de remplissage (69% actuellement pour l'ensemble des compagnies desservant la France), par une moindre croissance des fréquences et par l'utilisation d'appareils de plus grande capacité.

Les acteurs du secteur semblent partager cette approche : selon Airbus, compte tenu de la flotte actuelle, des retraits et commandes prévues, 38% des capacités offertes en 2023 au niveau mondial, seront le fait de gros (A330/340; B747 et B777) et très gros porteurs (A380) contre 26% aujourd'hui.

Compte tenu de ces éléments, on peut estimer que l'emport moyen passerait de 105 passagers par vol en 2004 à 150 en 2025 dans la continuité de la tendance observée depuis 1990.

Cette évolution correspondrait d'ailleurs à un certain « rattrapage » par rapport à la situation que l'on constate aujourd'hui sur les plates-formes européennes dont l'activité est principalement liée aux liaisons long-courrier.

3.3. Scénarios étudiés pour l'élaboration de l'avant-projet de PEB

Le scénario à court terme a été fondé sur les hypothèses prises en compte pour l'élaboration du plan de gêne sonore (PGS). Elles correspondent à un trafic de 550 000 mouvements, et sont cohérentes avec le trafic observé ces dernières années : 518 000 mouvements en 2000, 526 000 en 2004.

Le scénario à moyen terme a été construit comme une étape intermédiaire entre celui de court terme et ceux élaborés pour le long terme ci-après décrits. Il correspond à un nombre de mouvements à l'horizon 2015 de 580 000 à 620 000 mouvements sous réserve d'une poursuite de la modernisation de la flotte, notamment au regard des nuisances sonores.

Les scénarios à long terme sur lesquels a été élaboré l'avant-projet de PEB donnent des exemples d'adaptation des transporteurs aériens à la demande dans le respect de la limitation de l'indicateur sonore global.

En effet, pour tenter de satisfaire la demande de transport aérien, les compagnies aériennes devront mettre en place une offre dont les caractéristiques (type d'avion, horaires, fréquences), devront impérativement permettre le strict respect du plafonnement de l'indice sonore global pondéré qui s'impose à l'aéroport de Paris Charles-de-Gaulle, encouragées en cela par les incitations réglementaires et financières qui ont été prises.

Les facteurs sur lesquels elles peuvent jouer sont principalement la modernisation de la flotte, l'emport moyen des passagers (nombre de passagers moyen par avion), et la répartition des vols entre les périodes de jour, de soirée et de nuit.

Deux scénarios définis en termes de nombre et de structure de mouvements ont été élaborés, ils sont présentés ci-dessous. Ils sont tous les deux compatibles avec l'impératif de plafonnement, mais se différencient par la capacité des compagnies aériennes à satisfaire la demande dans le respect des contraintes environnementales fixées pour cet aéroport.

• Dans le scénario A, la demande pourrait être satisfaite, dans le respect du plafonnement, par une stratégie des compagnies privilégiant une flotte renouvelée aux performances acoustiques optimisées et une limitation de la croissance des mouvements en soirée et la nuit.

L'ensemble de ces dispositions conduirait à satisfaire la demande avec 680000 mouvements en 2025, sous réserve d'une sensible augmentation de l'emport moyen, faute de quoi elle ne le serait que partiellement.

Paris-Charles de Gaulle	2004	2025	2004-2025 (taux de croissance annuel moyen)
Nombre de mouvements : Vols mixtes	486 000	635 000	1,3%
Emport moyen	105	150	1,7%
Nombre de mouvements : vols fret	40 000	45 000	0,6%
Nombre total de mouvements	526 000	680 000	1,2%

• Dans le scénario B, l'adaptation des compagnies en matière de renouvellement de flottes ou de répartition de mouvements entre jour, soirée et nuit, serait un peu moins rapide que dans le premier scénario. Par voie de conséquence, la gêne sonore produite par chaque mouvement serait plus élevée, et le nombre de mouvements compatible avec le plafonnement de la gêne sonore serait inférieur, de l'ordre de 620 000. Un tel scénario ne permettrait pas de répondre à toute la demande potentielle. Il montre que le plafonnement de l'arrêté de janvier 2003 jouera effectivement pour maîtriser la croissance du trafic.

Paris-Charles de Gaulle	2004	2025	2004-2025 (taux de croissance annuel moyen)
Nombre de mouvements : vols mixtes	486 000	580 000	0,8%
Emport moyen	105	150	1,7%
Nombre de mouvements : vols fret	40 000	40 000	0,0%
Nombre total de mouvements	526 000	620 000	0,8%

Il a pu être observé que les courbes de long terme dans les deux scénarios sont extrêmement voisines. Les courbes limitant la zone C de ces deux scénarios sont également très voisines de la limite de la zone III du PGS. Cela résulte directement des effets de l'arrêté du 28 janvier 2003 qui ne permet d'envisager de développer les mouvements d'aéronefs que dans un cadre très contraint.

Ainsi les scénarios étudiés dans le cadre de l'APPEB ont permis de démontrer que c'est moins le nombre de mouvements total que les caractéristiques acoustiques et la répartition des mouvements d'aéronefs qui déterminent la dimension des courbes. Par conséquent, le plafonnement de l'énergie sonore constitue une véritable garantie de stabilité du PER tout en permettant un développement maîtrisé de l'activité de la plate-forme

5.2.2.3. Avis et commentaires techniques de la DGAC.

Lorsque des chiffres d'hypothèses ou de prévisions de trafic à telle ou telle échéance sont cités, il convient d'être attentif à la nature du trafic à laquelle il est fait référence : passagers, passagers-kilomètres-transportés (PKT), mouvements d'appareils.

Les « 5% à 6% » de croissance de trafic auxquelles il est fait référence dans les commentaires concernent du trafic mondial exprimé en PKT.

Cette unité de mesure (PKT) prend en compte la distance parcourue et n'est pas adaptée pour mesurer l'activité aéroportuaire, exprimée le plus couramment en passagers et mouvements.

Dans la mesure où les marchés appelés à se développer dans le futur correspondent à des destinations lointaines, le trafic exprimé en PKT augmentera, à l'instar de ce que l'on observe déjà aujourd'hui, à un rythme supérieur de 0,8 à 1 point plus rapidement qu'en termes de passagers.

Les « 5% à 6% » de croissance ne concernent pas non plus des mouvements qui pour leur part augmentent également à un rythme d'environ 1,5 point moins vite que les flux de passagers, ce qui a pour conséquence de faire augmenter l'empport moyen.

Enfin, les « 5% à 6% » correspondent, qui plus est, à une moyenne mondiale ; or, est reconnu par l'ensemble des experts que la croissance de trafic se fera en priorité sur les marchés Asiatiques et Sud-Américains, l'Europe de l'Ouest et le marché intérieur américain, pour ne citer que ceux là, ayant déjà atteint une certaine maturité dans leur développement.

Par ailleurs il ne faut pas baser les prévisions à long terme sur les seules données du trafic les plus récentes pour Paris-CDG (+4,7% en 2005/2004, +5,7% en 2006/2005, en termes de passagers et -0,5% en 2005/2004, +3,8% en 2006/2005, en termes de mouvements).

Ces résultats récents ne permettent pas à eux seuls de prévoir ce qui se

passera sur les 20 années prochaines, sachant que le transport aérien est soumis à des cycles, en résonance avec ceux de l'économie mondiale. On peut par exemple observer qu'il y a 5 ans, au moment où le transport aérien reculait partout dans le monde, de telles extrapolations auraient conduit à des résultats exactement opposés.

Les prévisions de l'administration reposent pour leur part sur des modèles économiques calés sur de longues périodes du passé, qui mettent en évidence les principaux facteurs explicatifs de l'évolution de la demande de transport aérien. Il s'agit principalement de la croissance économique, de la démographie, du coût de l'énergie, des tarifs aériens, voire la concurrence modale pour les marchés concernés.. Il est normal qu'au cours de la période à venir, ces facteurs explicatifs évolueront par eux-mêmes, soumettant alternativement le transport aérien à des phases de croissance soutenue et à des périodes de croissance moindre.

Enfin, dans certaines des hypothèses, notamment celle à 620.000 mouvements, les prévisions de trafic retenues pour le Plan d'Exposition au Bruit correspondent par construction à une demande de transport aérien contrainte, les perspectives de trafic publiées dans d'autres contextes étant par nature non contraintes.

En d'autres termes, si la demande de transport aérien concernant Paris-CDG était supérieure en termes de nombre de passagers, voire de mouvements, le plafonnement de l'indicateur d'énergie sonore entraînerait des mesures réglementaires et économiques obligeant les compagnies aériennes à renouveler leur flotte plus rapidement, à augmenter encore davantage le taux d'emport, et à limiter plus fortement les mouvements en soirée et la nuit, qu'en l'absence de ces mesures.

Une telle obligation aurait une conséquence sur l'équilibre économique du transport aérien et le niveau de trafic, ce qui explique un écart par rapport aux prévisions qui ne tiennent pas compte de ce type de contraintes, susceptibles d'intervenir également autour d'autres grands aéroports européens.

5.2.2.4. Avis de la commission d'enquête

Dans ses commentaires, la DGAC s'attache à nous expliquer :

- Qu'il ne faut pas confondre les différentes natures de trafic auxquelles on fait référence : passagers, passagers-kilomètres-transportés (PKT), mouvements d'appareils.

Nous en prenons acte et sommes bien évidemment d'accord pour ne raisonner que sur l'évolution du nombre de mouvements d'appareils.

La DGAC insiste ensuite sur le fait que les 5 à 6 % de croissance en termes de passagers correspondent à une moyenne mondiale et que cette croissance sera principalement due au marché des pays émergents (Asie et Amérique latine). Selon elle, l'Europe de l'Ouest a déjà atteint une certaine maturité dans le développement de son trafic aérien.

Nous sommes relativement sceptiques, quant à cette affirmation, concernant la France. Nous rappellerons que notre pays est la première destination touristique du monde : il représente 7 % du trafic aérien pour 1 % de la population. De surcroît, Paris est la première place mondiale des congrès. Cette situation privilégiée ne peut qu'attirer de plus en plus les ressortissants asiatiques et de l'ex-Europe de l'Est dont le niveau de vie est en train d'évoluer. Ainsi, le 12 février 2004, l'Union européenne et l'Administration nationale du tourisme de la République populaire de Chine ont signé un accord important destiné à faciliter le tourisme chinois de groupe en Europe. Cet accord est entré en vigueur le 1^{er} septembre 2004. Il génère déjà des flux substantiels de visiteurs chinois vers l'Europe et principalement vers la France.

Nous sommes donc convaincus que la croissance du trafic de Roissy sera assez proche de la moyenne mondiale en matière de passagers-kilomètres-transportés et qu'elle se maintiendra certainement au-dessus de 4 %.

Si nous acceptons maintenant les assertions de la DGAC qui nous apprend que cette croissance en PKT est supérieure d'environ 0,9 point à celle du nombre de passagers, elle-même supérieure de 1,5 point au nombre de mouvements d'avions, c'est mathématiquement, pour ces derniers, une croissance annuelle comprise entre 1,6 et 2 % qu'il faut envisager ; pour notre calcul, nous retiendrons le chiffre moyen, c'est-à-dire 1,8%.

Partant d'un nombre de mouvements de 526 000 en 2004, nous arrivons ainsi à 640 000 en 2015.

Ce calcul, basé sur les seules perspectives de croissance du trafic passagers, est conforté par les travaux engagés par l'ADP : mise en service de la nouvelle aérogare S4 prévue pour 2014 et rénovation du Terminal 1 commencée en avril 2004. Et nous n'avons pas évoqué l'augmentation du tonnage fret bien supérieur, à Roissy, à l'augmentation du trafic passagers (5,8 % pour 2003).

Par ailleurs, la commission est consciente que des événements extraordinaires peuvent se produire qui perturberaient l'évolution de la croissance du trafic aérien. Cependant nous devons reconnaître que même le 11 septembre 2001 n'a eu qu'un effet ponctuel et non durable. De même le problème d'une éventuelle rareté des carburants ne saurait inverser la tendance de fond pour les vingt prochaines années : une croissance moyenne continue.

C'est pourquoi nous sommes convaincus que le scénario à moyen terme élaboré dans le PEB et correspondant à un nombre de mouvements à l'horizon 2015 de 580 000 à 620 000 sera atteint dès 2010. Afin d'éviter la situation actuelle d'un PEB complètement obsolète, nous préconisons qu'une nouvelle révision soit automatiquement engagée dès que le chiffre de 600 000 mouvements sera atteint, sans attendre l'éventuelle échéance administrative prévue pour engager cette révision.

- Que les prévisions à long terme ne doivent pas être basées sur les seules données du trafic les plus récentes pour Paris-CDG (+4,7% en 2005/2004,

+5,7% en 2006/2005, en termes de passagers et -0,5% en 2005/2004, +3,8% en 2006/2005, en termes de mouvements).

Nous venons de voir qu'un scénario à l'horizon 2015 peut ne pas être convainquant. Que dire d'une étude à l'horizon 2025 ?

Le transport aérien est un secteur en pleine mutation qui évolue très rapidement. Il s'ensuit que plusieurs défis doivent être relevés, dont il faudra tenir compte au cours des prochaines années. Il faut néanmoins souligner la très grande prudence avec laquelle on doit envisager ces évolutions, tant l'avenir paraît entaché d'incertitudes.

Plutôt que d'évoquer des chiffres qui ne pourront être qu'incertains et sujets à querelles, nous demandons qu'une nouvelle étude à moyen terme soit effectuée dans 5 ans, en 2012. Si cette étude, établie avec les mêmes critères que l'étude du présent PEB, devait s'écarter de plus de 5 % des chiffres annoncés aujourd'hui pour l'année 2020, nous demandons qu'une nouvelle révision soit automatiquement engagée.

- Que, dans l'hypothèse des 620 000 mouvements, les prévisions de trafic retenues pour le Plan d'Exposition au Bruit correspondent par construction à une demande de transport aérien contrainte.

En nombre de passagers, Roissy CDG se situe au deuxième rang européen (51 260 000 voyageurs) derrière l'aéroport de Londres Heathrow (67 344 000) et juste devant l'Aéroport international de Francfort (51 098 000). Pour le trafic aérien, il se place en première position avec 525 660 mouvements devant Francfort (477 000) et Heathrow (476 000) [données de 2004]. On constate immédiatement une anomalie dans les chiffres de Roissy : **l'emport qui atteint 135 à Londres n'est que de 105 à Roissy.**

En effet, le transport aérien, alors qu'il était jadis étroitement régulé, est devenu une activité de marché et on a vu les compagnies aériennes multiplier les fréquences et diminuer l'emport moyen afin de mieux défendre leur part de marché ou même de l'augmenter. Celles-ci, et notamment Air France, ont multiplié leurs offres de vols, concurrence oblige. Sur les destinations Paris-Toulouse, Paris-Nice ou Paris-Marseille, les fréquences ont été considérablement augmentées et les avions décollent à moitié remplis.

Ainsi, la contrainte du plafonnement de l'indicateur annuel d'énergie sonore ne semble pas être une incitation suffisante pour les compagnies aériennes en face des exigences du marché ; l'augmentation de l'emport moyen demeure totalement marginale. Il est de bon ton, pour la DGAC, de souhaiter cette augmentation mais cela demeure de l'ordre du vœu pieux ! Il nous paraît nécessaire et urgent de trouver des incitations qui favoriseraient un emport plus important. Les recherches pourraient être poussées dans plusieurs directions :

- la taxe d'aéroport qui pourrait être modulée en fonction du pourcentage de remplissage de l'appareil ou des heures de pointe;

- Les créneaux horaires octroyés par les pouvoirs publics aux compagnies pourraient être repensés en fonction, ici aussi, des heures de pointe (de 6h30 à 9h30 et de 17h30 à 21h ainsi que du Hub).

-

Cette recherche devra être transparente, réalisée en relation avec des organismes indépendants, et devra déboucher sur des solutions efficaces avant la fin de l'année 2008. **En résumé, la Commission d'Enquête demande qu'une action, soit entreprise très rapidement pour améliorer l'emport moyen de Roissy CDG.**



5.2.3. Thème n° 3 relatif aux nuisances inhérentes aux vols de nuit

5.2.3.1. Synthèse des lettres et observations relatives à la problématique du thème

La première constatation concerne une priorité d'obtenir un moment de tranquillité la nuit, que le « Droit à dormir » puisse être respecté.

De très nombreuses personnes ne peuvent plus supporter les nuisances sonores nocturnes.

Dans l'ensemble 60% des observations se fixent sur les vols de nuit très gênants et parfois ininterrompus.

Un couvre feu de 22h00 à 6h00 du matin est massivement souhaité pour un peu de repos.

Ces nuisances ont des conséquences très néfastes sur la santé, le moral.

Il a été fait remarquer notamment par Monsieur LE DUEPAL Michel, de Plessis Bouchard, que le réveil nocturne dû à la fermeture du trafic entre 23h00 et 6h00 du matin, est dans toutes les réflexions des personnes devenues insomniaques.

Mr MICHELETTI Paul également de Plessis Bouchard, précise : « qu'il est intolérable de mépriser ainsi la vie quotidienne et la santé de millions de personnes et particulièrement de nuire gravement à leur sommeil et leur repos, en continuant d'autoriser les vols de nuit, alors qu'ils sont interdits ou fortement règlementés dans la plus part des Pays Européens.

Pour l'instant le constat est flagrant, des vols de nuit incessant sans aucune réduction des vols.

Toutes les observations recueillies aux cours des dernières permanences évoquent ce problème de vols de nuit devenus incessant et croissant.

De très nombreuses observations consignées évoquent la dégradation de la qualité de vie, par la création de stress, de fatigue de sommeil perturbé.

En général le Public souhaite un arrêt des vols dans la nuit.

Mme SAUNIER –LEROY Andrée de Franconville, précise que malgré le double vitrage, vers minuit et le matin, elle entend les avions bruyants, rasant sa propriété.

Une autre observation de Mr et Mme GAZEAU Daniel fait remarquer qu'ils seront obligés de s'enfermer dans leur maison sans compensation, pour ne plus entendre les bruits des vols de nuit.

Il ressort des analyses et observations que la demande d'arrêt des vols de nuit serait acceptable, si un véritable créneau horaire nocturne était obtenu et surtout respecté.

Il est souvent fait remarquer que la réduction des vols de nuit n'existe pas, bien au contraire au terme du PEB.

Un laps de temps silencieux entre 23h00 et 6h00 du matin serait un grand soulagement et pourrait donner satisfaction, pour respecter les recommandations de l'OMS en matière de sommeil, précisé par l'association CIRENA.

5.2.3.2.Synthèse de ce qui dans le dossier mis à l'enquête est relatif à cette problématique

« Une mesure très incitative à la réduction du trafic entre 22h00 et 6h00 a été mise en œuvre en augmentant significativement la fiscalité nocturne relative au bruit (T.G.A.P), puis sur les nuisances sonores aériennes (TNSA) par rapport à celle qui s'applique à un vol effectué le jour.

Le dispositif d'ensemble a été mis en œuvre afin de protéger plus strictement le cours de la nuit entre 0h00 et 5h00, après modernisation des flottes..... »

5.2.3.3. Avis et commentaires techniques de la DGAC.

Pour assurer un développement durable de l'aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle soucieux de la qualité de vie des populations riveraines, le gouvernement a décidé, le 25 juillet 2002, de mettre en place un dispositif d'ensemble de lutte contre les nuisances sonores générées par l'activité de la plate-forme dans lequel une priorité forte a été donnée à la réduction des nuisances sonores nocturnes. Ce dispositif s'est aussi accompagné de mesures de portée plus générale.

Ce dispositif d'ensemble a été élaboré conformément aux exigences de la directive européenne 2002/30/CE du 26 mars 2006 fixant les conditions d'introduction de restrictions d'exploitation sur les aéroports de la Communauté et mobilise tous les leviers de l'approche équilibrée (la réduction du bruit à la source par les progrès technologiques et la modernisation des flottes, les procédures navigation aérienne, les restrictions d'exploitation et la maîtrise de l'urbanisation et l'aide à l'insonorisation). Il fait suite à une étude d'impact qui a mis en évidence les enjeux économiques et environnementaux des mesures prévues.

La priorité donnée à la réduction des nuisances sonores nocturnes a donné lieu à l'introduction :

- d'une suppression des émergences sonores entre 0 heure et 5 heures, principaux responsables des perturbations de sommeil : une mesure d'interdiction des appareils provoquant des bruits émergents pendant ce cœur de nuit (avions présentant un bruit certifié supérieur à 104,5 EPNdB à l'atterrissage et à 99 EPNdB au décollage) a pris effet à compter du 1^{er} avril 2004 ;
- d'une interdiction totale entre 23 heures 30 et 6 heures des avions les plus bruyants du chapitre III, effective depuis le 1^{er} janvier 2005, mesure progressivement étendue à la journée qui fera, à l'automne 2008, de Paris – Charles-de-Gaulle le premier aéroport européen à avoir mis en œuvre une telle mesure
- d'une limitation formelle du nombre de créneaux horaires attribués dans la plage comprise entre 0 heure et 5 heures : un plafond de 22 500 créneaux attribuables durant le cœur de nuit a été fixé le 6 novembre 2003. Sur cette période, tout créneau non utilisé ne peut être réattribué. La tendance à la croissance de 11 % par an constatée entre 1996 et 2001 a ainsi été stoppée. Le nombre de mouvements réalisés pendant cette plage horaire

- connaît une baisse continue depuis lors passant de 26 000 en 2001 à 21 300 mouvements en 2005 ;
- d'un abandon volontaire de la quasi-totalité des vols nocturnes de la compagnie Air France et de 25 % des vols de la Poste, effectif depuis le 30 juin 2003 ;
 - d'une obligation de respecter pendant la période nocturne des procédures de navigation aérienne spécifiques : les avions bruyants et les plus bruyants du chapitre III doivent se signaler comme tels au contrôle aérien et suivre des couloirs spécifiques. En outre, les restrictions de circulation aérienne imposées aux avions munis de turboréacteurs sont aussi imposées la nuit aux avions à hélices. Enfin, la procédure d'arrivée par vent d'est des avions en provenance du sud-est, dite « OMAKO-MOSUD », passant en bordure nord de la ville de Paris, est strictement interdite de 22h20 à 7h au profit d'une procédure nettement rallongée passant par le nord de l'aéroport au-dessus de zones moins urbanisées.

Ente outre, une mesure très incitative à la réduction des nuisances sonores entre 22 heures et 6 heures a été mise en œuvre en portant le taux de la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA) à 10 fois celui qui est appliqué au décollage du même appareil de jour, avec une forte modulation entre avions peu bruyants et avions très bruyants.

Les vols en infraction par rapport à ces réglementations donnent lieu à des sanctions pouvant atteindre 20 000 € par vol.

Au niveau opérationnel, des études et expérimentations sont menées, visant à améliorer les profils de descente des avions et à relever les hauteurs de survol, là où il existe encore des marges de manœuvre, toujours dans le respect des normes de sécurité. Ainsi, l'application d'une « descente lisse » est en place depuis 2004 sur certaines trajectoires d'approche initiale vers les aéroports de Paris – Orly et de Paris – Charles-de-Gaulle.

Par ailleurs, la dimension environnementale est aujourd'hui largement prise en compte dans la formation, tant initiale que continue, des pilotes et des contrôleurs aériens. D'importantes actions sont dans ce domaine menées en collaboration avec l'ACNUSA. Localement, des commissions de retour d'expérience ont été créées pour renforcer la connaissance des professionnels sur les dossiers environnementaux et identifier des axes d'amélioration.

L'effet de ces mesures s'observe très nettement dans les statistiques de trafic. Le trafic réalisé entre 22h et 6h qui avait plus que doublé en 10 ans pour atteindre plus de 58 000 mouvements en 2001, s'est aujourd'hui stabilisé autour de ce niveau.

Le strict respect du plafonnement de l'indice sonore global pondéré, pris en compte dans les hypothèses d'élaboration du PEB, ne pourra se faire qu'en maîtrisant les mouvements nocturnes dont le poids est 10 fois supérieur à un mouvement de jour.

Les aéroports de l'Union Européenne de taille comparable possèdent tous

des mesures de réduction des nuisances sonores nocturnes, mais aucun ne dispose d'un couvre-feu total.

5.2.3.4. Avis de la commission d'enquête

La D.G.A.C rappelle tout d'abord la décision du gouvernement, du 25 juillet 2002, de mettre en place un dispositif d'ensemble de lutte contre les nuisances sonores générées par l'activité de la plate forme dans lequel une priorité a été donnée à la Réduction des Nuisances Sonores Nocturnes. Ce dispositif est aussi accompagné de mesures de portée générale et notamment une diminution annoncée de 15% des vols de nuit entre 0 et 5h00 du matin.

A ce sujet la Commission d'Enquête confirme que le rapport de présentation du P.E.B a bien mentionné les diverses mesures incitatives évoquées de réduction du bruit.

Ces diverses mesures prévues ou envisagées sont les suivantes :

1. La suppression des émergences sonores entre 00h00 et 05h00 par l'interdiction des appareils provoquant des bruits émergents pendant le cœur de la Nuit entre 23h30 et 6h00, à partir du 01/01/05. Cette mesure est prévue pour l'automne 2008.
2. La limitation du nombre de mouvement dans la plage horaire 00h00 – 05h00, du fait de la baisse continue passant de 26000 en 2001 à 21300 en 2005.
3. L'abandon par la compagnie Air France de la presque totalité des vols nocturnes.
4. Les restrictions de circulation aérienne imposée aux avions munis de turbo réacteur, permettant de réduire le Bruit.
5. Le recours à la procédure d'arrivée par vent d'Est, interdisant les avions en provenance du Sud Est de 22h00 – 07h00 et entraînant une mesure rallongée de détournement en bordure Nord de la ville de Paris, zone la moins urbanisée.
6. Le recours aux sanctions pour les vols en infraction par rapport à la réglementation (sanctions de 20 000 € par vol).
7. La formation continue des pilotes et des contrôleurs aériens, actions de formation menées par la DGAC avec l'A.C.N.U.S.A.
8. La stabilisation à 58000 mouvements en 2002 pour le trafic réalisé entre 22h00 et 06h00
9. Enfin, l'application d'une taxe sur les Nuisance Sonores aériennes (TNSA) nocturnes différente de celle de jour, de nature à diminuer les vols de nuit.

Cette mesure progressive devait être appliquée sur 4 ou 5 ans.

L'observation stricte de toutes ces mesures de portée générale, était sensée réduire sensiblement les nuisances aériennes sonores nocturnes.

Toutefois, à l'issue de cette enquête, on s'aperçoit que le résultat escompté depuis 2003 ne ressemble pas tout à fait aux scénarios possibles d'évolution,

imaginés initialement.

En effet si l'on se reporte au trafic de nuit observé sur l'aéroport de Roissy de 2002 à 2005, on obtient les tableaux suivants :

Trafic de nuit de Roissy 2002-2005

	Trafic nuit 22h 06h			Trafic nuit 22h 23h			Trafic nuit 23h 24h			Trafic nuit 00h 05h			Trafic nuit 05h 06h			Trafic Total
	A	D	Total	A	D	Total	A	D	Total	A	D	Total	A	D	Total	
2002	33 426	2 222	58 648	11 419	4 483	15 902	8 948	6 240	15 188	9 073	13 949	23 022	3 986	550	4 536	509732
2003	33 762	24450	58 212	11 501	4777	16 218	8 171	5 515	13 686	8 550	13 792	22 342	4 540	366	4 906	514590
2004	33 457	24812	58 269	10 509	4646	15 155	8 789	6 564	15 353	8 482	13 136	21 618	5 677	466	6 143	525286
2005	32 665	27032	59 697	9 607	5349	14 956	9 780	7708	17 488	7 901	13 396	21 297	5 377	579	5 956	522242
2002/2005			+ 2%			- 6%			+ 15%			- 8%			+ 31%	+ 2%

Arrivées et départs heure par heure sur une nuit

	ARRIVEES									
	22 à 23	23 à 0	0 à 1	1 à 2	2 à 3	3 à 4	4 à 5	5 à 6	22 h à 6h	
Total 2005	9607	9780	2869	4163	1027	2701	2636	5377	59697	
par nuit	26	27	8	11	3	7	7	15	105	
	DEPARTS									
	22 à 23	23 à 0	0 à 1	1 à 2	2 à 3	3 à 4	4 à 5	5 à 6	22 h à 6h	
Total 2005	5349	7708	3265	990	1144	1031	1471	579	21537	
par nuit	15	21	9	3	3	3	4	2	59	
Total des mouvements	41	48	17	14	6	10	11	17	164	

Ainsi :

- Entre 2002 et 2005, le trafic de nuit a progressé de 2 % soit exactement au même rythme que le trafic global sur 24 h. Il est aujourd'hui de 164 mouvements par nuit.
- entre 0 h et 5 h le trafic a baissé de 8 % mais pas de 15 % comme l'annonçait le Ministre dans sa circulaire du 23 juillet 2004.
- Pendant cette même période, le trafic entre 22h00 et 0h00 a progressé de 4,5 % et, entre 5h00 et 6h00, la progression a été de 31 %

En résumé les vols qui ont été supprimés de 0 à 5 h ont été tout simplement déplacés en début et fin de nuit.

En dehors de l'absence réelle de couvre-feu, le non respect des procédures d'atterrissage (exceptions multiples, basse altitude d'approche, etc....) sont des éléments générant des Nuisances Nocturnes perturbant le sommeil et le droit à dormir et des milliers de personnes ont noté que l'évolution prévue ne correspond pas à la réalité des faits perçus pour les Nuisances Sonores Nocturnes.

Les témoignages écrits, très nombreux du public affirment le contraire pour 2006 et le nombre d'observations relevées spécifiquement relatif aux vols de nuit est très significatif, pour la zone D, dans le Val d'Oise et la Seine et Marne entre autres.

L'absence de sommeil constatée, le souhait d'un véritable couvre-feu émis par de très nombreux riverains de l'aéroport ne peuvent être ignorés.

Le tableau ci-après représente l'importance numérique des observations relatives aux nuisances nocturnes.

Répartition par Secteur	Nombre de Communes Concernées	Vols de nuit Observations consignées sur registres d'enquête et courriers
1	42	38
2	19	21
3	35	321
4	19	1780
5	12	395
770 courriers individuels adressés au Président de la commission + 1048 lettres type	/	1314
Total	127	3869

S'agissant du souhait d'un véritable couvre-feu majoritairement demandé, la D.G.A.C souligne, que les aéroports dans l'Union Européenne de taille comparables à Roissy C.D.G, possèdent des mesures de Réduction de Nuisance Nocturne, mais pas de couvre-feu.

A cette affirmation la commission d'enquête fait observer qu'aujourd'hui, plusieurs aéroports français bénéficient d'un « couvre feu » partiel, ainsi :

- depuis une décision ministérielle en date du 4 avril 1968, les vols de nuit aux alentours de l'aéroport d'Orly sont interdits entre 23h30 et 6h du matin ;
- plus récemment, un arrêté ministériel en date du 10 septembre 2003, a interdit tout décollage d'aéronef entre 0 et 6 heures et tout atterrissage d'aéronef entre 0 et 5 heures sur l'aéroport de Bale Mulhouse.

De plus, au niveau européen, il est exceptionnel qu'un aéroport soit ouvert à la circulation nocturne des aéronefs (voir à ce titre, le rapport Assemblée Nationale n°3002 en date du 24 avril 2001 d'Yves Cochet ; l'étude du groupe parlementaire sur les vols de nuits et les nuisances aéroportuaires « Décollage et atterrissage de nuit » du 14 février 2002 ; le tableau sur la réglementation des vols de nuit des aéroports d'Allemagne, Autriche et Suisse de février 1998).

A titre d'exemple, en Allemagne un « couvre-feu » est notamment imposé sur les aéroports de :

- Berlin-Tegel ;
- Berlin-Tempelhof ;
- Dortmund ;
- Hambourg ;
- Hanovre ;
- Munich ;
- Francfort.

L'Allemagne n'est pas une exception, puisqu'un « couvre feu » est également

en vigueur :

- en Suisse : sur les aéroports de Zurich et Genève ;
- en Autriche : sur l'aéroport de Vienne

Au niveau international, à titre d'exemple, des « couvre feu » sont également en vigueur :

- au Japon : sur l'aéroport de Tokyo
- en Nouvelle-Zélande : sur l'aéroport de Wellington
- en Australie : sur les aéroports de Sidney et Adélaïde
- au Canada : sur l'aéroport de Toronto

Ainsi un couvre-feu est toujours possible si la volonté existe, d'autres pays l'on fait ou alors faudrait-il là aussi parler d'une exception française ?

Mais la très forte demande d'arrêt des vols de nuit par l'instauration d'un véritable couvre-feu semble surtout confirmer l'échec des mesures de Réduction des Vols de Nuit.

Les zones urbaines peuplées ou en limite des tracés des courbes sur les plans subissent, selon la synthèse des observations et leurs analyse, des nuisances nocturnes bien définies et confirmées.

Très succinctement, citons parmi les communes les plus concernées : Taverny, Franconville, Beauchamp, Plessis Bouchard, Argenteuil, Montmagny, Cormeilles en Parisis, Epinay sur Seine, Montmorency, Sannois, Garges les Gonesse, Ermont, Montesson etc.....

La réponse de la D.G.A.C concernant l'impact des diverses mesures sur la suppression des émergences sonores entre 00h00 et 05h00, n'apparaît donc pas très convainquant :

- Les appareils bruyants disparaîtront dans quelques temps mais pas les mouvements ;
- Air France possède aujourd'hui encore 75% du transport de fret ou postal, lequel a lieu majoritairement de nuit ;
- La mesure de la procédure d'arrivée par vent d'Est entre 22h00 et 07h00 est peut être efficace, en détournant les avions vers le Nord, malheureusement, cette procédure semble être peu utilisée ;
- De plus, le voisinage des aérodromes débute à 20 km environ de Roissy, ce qui couvre naturellement toute la zone D et les espaces limitrophes.

Les textes prévoient certes une amélioration sensible pour 2008 par le dispositif mis en place visant à traiter le problème par les taxes, le nombre de mouvement, la technologie et la modernisation de la flotte, la réduction de 25% des vols de nuit du fret, etc....., mais ce ne sont que des éléments de portée générale.

En tout état de cause en 2005 et en 2006, le résultat paraît très faible et ne permet pas de croire à une amélioration de la réduction des vols nocturnes entre 23h30 et 07h00, par des mesures de portée générale.

Car le problème des vols de nuit est un problème très spécifique et la gêne provoquée la nuit, par un avion de Fret ou Postal équivaut à plusieurs vols de jour. Ce fait est rappelé constamment par l'analyse des observations du Public mais aussi par les textes qui dans la définition de l'indice « Lden » expliquent que :

« Psychologiquement un même bruit émis est différemment dérangeant (ou perçu) selon le moment de la journée. Il importe en l'occurrence, de tenir compte du bruit nocturne entre 22h00 et 06h00 du matin, 10 fois plus nuisant ». Et au sujet de la réduction réelle des vols de nuit, il est intéressant de rappeler que le comité de pilotage (COPIL) réuni à la Préfecture du Val d'Oise, le 12/06/06, a évoqué l'existence d'un plafonnement, pour l'aéroport de Roissy, du nombre des mouvements d'avions entre 0h00 et 05h00.

Le Bruit répétitif nocturne est donc une gêne certaine, il est souligné et rappelé sans cesse, que les vols de nuit n'ont pas été notablement réduits empêchant le droit à dormir, malgré les mesures incitatives préconisées et pouvant induire des effets durables sur la santé.

Le 26 janvier 2004 un projet de résolution a été déposé au Parlement européen, demandant à la Commission de présenter des propositions visant à interdire les vols de nuit entre 23 heures et 7 heures dans tous les aéroports de l'Union Européenne. L'association « Ville et Aéroport » s'est prononcée pour un couvre feu plus réaliste : 0 – 6h, attendu que la moitié des mouvements nocturnes ont lieu entre 23h et minuit le soir et entre 5h00 et 6h00 du matin (CF. tableaux ci-dessus).

Cette question a été soulevée dans la plupart des pays européens, sans avoir pu être véritablement résolue nulle part. En l'absence de réglementation commune, il convient de reconnaître que les différentes initiatives prises sont loin d'être homogènes et cohérentes et seule une réglementation européenne peut atteindre les objectifs précités sans distorsion de concurrence.

En attendant cette réglementation européenne vivement souhaitée mais peut-être lointaine il convient désormais d'aller plus loin dans les mesures envisagées pour Roissy Charles de Gaulle afin d'améliorer réellement la situation existante :

- **en partageant le cœur de la nuit afin de concilier l'intérêt général et les intérêts particuliers des populations soumises au bruit nocturne et en « sanctuarisant » une tranche horaire de 23h00 à 06h00 du matin sans aucun mouvement aérien ;**
- **en redéployant le fret et l'aéropostale sur l'aérodrome de Vatry relié à Roissy par une bretelle du TGV (Voir thème n°9 sur la problématique du 3^{ème} aéroport),**
- **en ayant recours chaque fois que possible au TGV pour acheminer le courrier, notamment.**

Ainsi l'arrêt des vols au cœur de la nuit couplé à l'existence d'un aéroport (Vatry) plus spécialement dédié au Fret (Voir développements dans thème n°9) permettrait de concilier maîtrise de l'urbanisation selon le P.E.B et relative transparence des aménagements auprès des populations présentes et futures, fermement opposées au P.E.B de Roissy C.D.G.



5.2.4. Thème n° 4 relatif aux incohérences et anomalies concernant les procédures de vol

5.2.4.1. Synthèse des lettres et observations relatives à la problématique du thème

De nombreuses observations ont porté sur le problème de l'altitude à laquelle volent les avions qui ne respecteraient pas la réglementation en la matière. Monsieur LUKEC Jean Pierre de CHAMIGNY -77 - ancien navigant, par exemple, « estime aberrant que les gros porteurs se trouvent à 3000 pieds à près de 30 nautiques de CDG alors que la descente sur le glide se situe à environ 8 à 9 nautiques ». En termes non techniques, il s'agit de vols effectués à environ 1000 m d'altitude à près de 45 Km de CDG, alors que cette altitude ne devrait être atteinte, lors de la prise en charge dans le « rail », qu'à 12 km de l'aéroport.

Beaucoup font remarquer que les trajectoires ne sont pas les mêmes qu'auparavant. Elles ont été modifiées il y a quelque temps ce qui provoque une gêne phonique considérable. Comme le demandent M. et Mme de TAFFIN de GERMIGNY L'EVEQUE, elles pourraient être calculées pour éviter au maximum le survol des agglomérations.

D'autres personnes dans leurs observations font remarquer que les vols leur apparaissent quasi horizontaux. Les avions évoluent avec les volets et le train d'atterrissage sortis ; les pilotes sont alors obligés de mettre de la puissance supplémentaire pour se maintenir au même niveau de vol. Ces diverses manœuvres sont génératrices de bruit.

Nombreux sont ceux qui trouvent que certains avions sont trop bruyants par rapport à d'autres comme par exemple les avions à hélices et les gros porteurs. D'autres sont plus rapides, le bruit des moteurs est plus sourd et donc moins gênant.

D'autres remarquent que la mise en œuvre des pistes nord et sud a provoqué une augmentation du trafic sur des axes jusque là épargnés.

De nombreuses observations portent également sur les « largages » de kérosène. Ces opérations se traduiraient par une odeur persistante et des traces irisées sur les plans d'eau ou des taches sur les plantes.

D'autres encore s'insurgent contre les cadences de passages qui deviennent insupportables durant certains créneaux horaires.

5.2.4.2. Synthèse de ce qui dans le dossier mis à l'enquête est relatif à cette problématique

Dans sa présentation, dans les objectifs et les conditions d'élaboration du PEB (chapitre 1.1), il est mentionné que « l'élaboration du Plan d'Exposition au Bruit doit tenir compte... des procédures de navigation... des caractéristiques des flottes exploitées, de la répartition du trafic dans la journée ». Les nombreuses

observations relevées lors de cette enquête qui font état de problèmes dans ces domaines sont donc recevables.

Les prescriptions d'élaboration du PEB relèvent de l'article L 147-4 du Code de l'Urbanisme.

En ce qui concerne les aéronefs bruyants ou volant dans des créneaux horaires trop étroits, il est fait mention page 8, Chapitre 3, §3.1 du retrait progressif des avions les plus bruyants du chapitre 3 à échéance de l'automne 2008. Ces appareils ont d'ores et déjà été supprimés dans le créneau compris entre 23 heures 30 et 6 heures.

Dans ce même chapitre, il est dit que le dispositif mis en place, « est couplé à des mesures visant à moderniser les flottes nocturnes et à imposer des procédures à moindre bruit la nuit ».

Au chapitre 4, § 4.1, en ce qui concerne l'usage des pistes (doublet Nord et doublet Sud), il n'est pas envisagé de modification du système actuel à long terme.

Les trajectoires sont évoquées en page 16, dans le § 4.2 intitulé « les hypothèses de trafic ». « La modélisation des trajectoires prend en compte une trajectoire principale (39 % des mouvements) et quatre sous trajectoires de dispersion (24 % et 6,5 % des mouvements). Ces dernières représentent la dispersion des trajectoires réelles par rapport à celle théoriques et sont définies à partir des flux réels ».

5.2.4.3. Avis et commentaires techniques de la DGAC.

Trajectoires de vol

L'évolution du trafic aérien en région parisienne et la réalisation de deux nouvelles pistes sur l'aérodrome de Paris – Charles-de-Gaulle ainsi que celle d'une nouvelle piste sur l'aérodrome du Bourget, a nécessité la définition d'une nouvelle stratégie en matière de circulation aérienne en région Ile-de-France. Elle s'est traduite par une réorganisation profonde du dispositif en 1998 et 2002. Les trajectoires d'approche de l'aérodrome de Paris – Charles-de-Gaulle ont été fixées à une altitude d'interception de 3 000 et 4 000 pieds.

Les hypothèses de trajectoires prises en compte dans le projet de PEB ont été établies à partir des trajectoires d'approche et de décollage et leurs dispersions réellement constatées.

La réglementation internationale impose de ménager un palier aux avions avant d'intercepter le plan de descente finale de l'ILS. Aussi, un avion interceptant l'ILS à 3 000 pieds (environ 1 000 m) doit être à cette altitude au minimum à 10,4 NM (soit près de 20 km) du seuil de piste.

L'organisation de la circulation aérienne, les règles et les contraintes de sécurité qui s'y attachent conduisent à une dispersion des trajectoires. En

considérant l'exemple des cas d'atterrissages par vents d'Est vers la piste d'atterrissage du doublet Nord, le contrôleur doit intégrer sur le même rail d'atterrissage les avions arrivant du nord-ouest, du nord-est, du sud-est et du sud-ouest, tout en assurant les séparations réglementaires avec ceux destinés à atterrir sur la piste du doublet Sud. Pour garantir une distance suffisante entre les avions, il donne à chacun des caps différents leur permettant d'intégrer le rail d'atterrissage en toute sécurité, ce qui conduit à un phénomène de dispersion des trajectoires. Une étude réalisée à partir d'un échantillon de 7 jours de trafic à l'arrivée en configuration de vents d'Est indique que 90 % des avions provenant du Nord-Ouest et du Nord-Est se trouvent à une altitude de 3 000 pieds (environ 1 000 m) à une distance comprise entre 17 et 30 km du seuil de piste et 97 % à une distance comprise entre 17 et 35 km. Seulement 3 % des avions se trouvent donc à une altitude de 3 000 pieds à une distance supérieure à 35 km du seuil de piste.

Délestage de carburant

Les délestages de carburant sont des événements exceptionnels qui sont effectués uniquement dans des circonstances où la sécurité des passagers exige un allègement de la masse de l'appareil pour l'atterrissage. Parmi les situations les plus courantes qui demandent la mise en œuvre de cette procédure, la cause technique et l'urgence passagers peuvent être citées. Les chiffres des sept dernières années montrent qu'il se produit entre 0 et 3 événements par an pour plus de 520 000 mouvements contrôlés sur l'aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle. Aucun délestage de carburant ne s'est produit en 2005 et 2006. Un seul événement de ce type a eu lieu au cours de l'année 2004.

Selon les recommandations de l'organisation de l'aviation civile internationale (OACI), le délestage de carburant doit être effectué, dans des zones faiblement urbanisées et à une hauteur qui ne doit pas être inférieure à 2 000 mètres. En pratique, ces zones se situent dans des secteurs à faible trafic et très faiblement urbanisés généralement en dehors de la région Ile-de-France. Lors de l'opération de délestage, 90 % du carburant s'évapore avant d'atteindre le sol. Les 10 % de carburant atteignant le sol s'évaporent en grande partie à son contact. Le reste représentant quelques milligrammes par mètre carré subit une dégradation biologique partielle. Les quantités de kérosène observées au sol après une opération de délestage sont sans commune mesure avec celles pouvant entraîner une intoxication – aiguë – par inhalation ou ingestion. De plus, cette toxicité ne peut être chronique car l'exposition n'est pas répétitive.

5.2.4.4. Avis de la commission d'enquête

La DGAC précise dans sa réponse aux anomalies constatées dans les procédures de vol que les trajectoires d'approche ont été fixées à une altitude d'interception de l'ILS de 3000 et 4000 pieds, et ce en fonction des dispersions réellement constatées (Selon les pistes nord ou sud).

L'organisation de la circulation aérienne, les règles et les contraintes de sécurité conduisent toujours selon la DGAC, à maintenir les procédures en cours ; Cette dernière semble s'être montrée réticente à mettre en œuvre à court et moyen terme des améliorations qui n'entraîneraient pourtant pas de modifications de l'état des avions, des équipements et des infrastructures du contrôle aérien. C'est peut être là

le point important des observations recueillies durant l'enquête qui visent à mettre en œuvre des améliorations significatives en se limitant à des affinements sur les procédures et les trajectoires actuelles.

* * *

La commission d'enquête recommande de prendre en compte les différents éléments d'amélioration évoqués par les intervenants car l'intérêt général passe par ce qui apparaît comme une évidence : Il faut réussir à faire **survoler le moins de personnes possible à l'altitude la plus haute.**

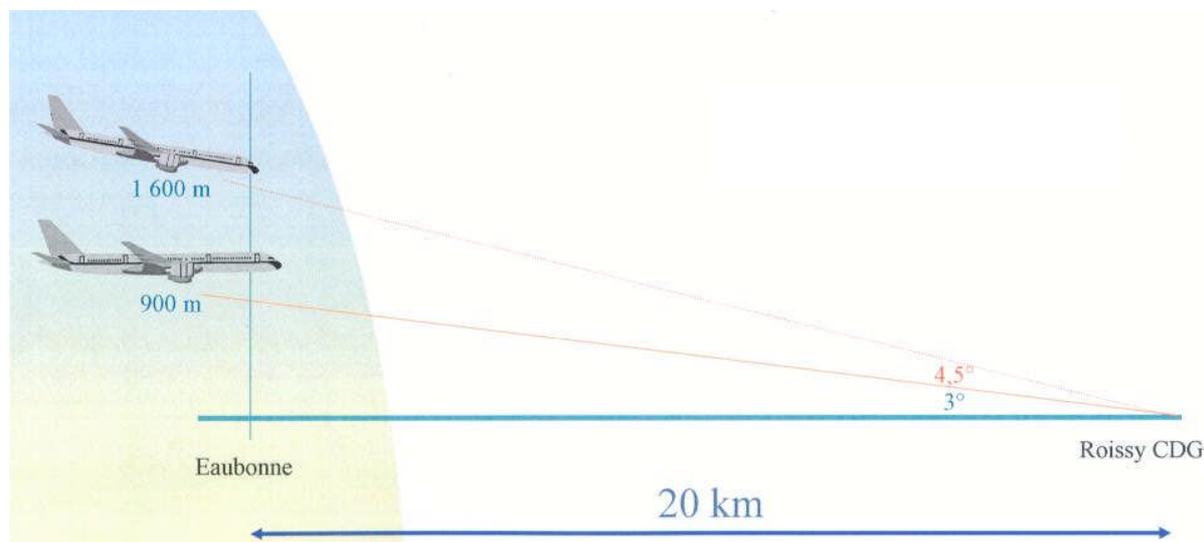
Procédures à l'atterrissage :

La modification de certaines procédures d'approche pourrait diminuer de 20 à 30 % voire plus la gêne sonore pour les habitants survolés selon les configurations est ou ouest et les pistes nord ou sud.

Ces modifications semblent ressortir d'avantage d'une volonté de décision que d'une évolution de la réglementation nationale ou internationale si l'on se réfère aux procédures appliquées dans plusieurs aéroports internationaux importants:

A titre d'exemple des **interceptions de l'ILS** sont possibles à 5000 pieds à Zurich, procédure qui pourrait être applicable à l'aéroport CDG dont les systèmes ILS sont d'ores et déjà en mesure de permettre des interceptions jusqu'à 5000 et 6000 pieds c'est-à-dire 300 m voire 600 m plus haut qu'actuellement, selon les diverses configurations.

L'exemple de Londres City où **la pente de descente** est de 5,5 degrés pourrait être étudié. Certes, il s'agit d'un cas particulier qui exige des procédures particulières (et une formation adaptée des pilotes et des contrôleurs aériens) ainsi qu'une adaptation des dispositifs d'alarme installés dans les aéronefs, mais une modification même inférieure de la pente de descente (entre 4 et 5 degrés) réduirait considérablement la zone D du PEB car le bruit perçu dans ce secteur survolé très urbanisé pourrait fortement diminuer, réduisant d'autant l'impact financier évoqué dans le thème 10.



Autre exemple de procédures imposées dans le monde à Los Angeles, Londres Heathrow ou à Amsterdam où la **procédure de moindre bruit** en approche est constituée d'une **descente continue à la poussée minimale et avec le minimum de traînée** (volets et train d'atterrissage rentrés). Ces approches ne sont alors régies que par des espacements anticollision.

Durant ce type de descente le contrôleur donne aux pilotes la distance de l'atterrissage, même s'ils tournent le dos au terrain, ce qui leur permet de régler leur descente de façon optimale.

Par ailleurs, une application rigoureuse des textes existants en matière de **limitation de la vitesse d'arrivée** dans l'espace géré par les approches parisiennes, 250 nœuds (463 km/h) permettrait de réduire les nuisances sonores générées par des avions qui opèrent ces réductions de vitesse bien plus tard et à des altitudes déjà très basses.

De plus, pour soulager les populations dont la densité est beaucoup plus grande à l'ouest, il serait judicieux de ne choisir la **configuration Est** pour les atterrissages **qu'en cas de vents d'est supérieurs à 5 nœuds**.

En outre des **approches courbes** sur le doublet nord pourraient être envisagées comme à Manchester par exemple. Elles entraîneraient le survol de zones moins urbanisées.

Procédures au décollage :

Les procédures à moindre bruit sont déjà appliquées la plupart du temps au décollage dans la mesure où les caractéristiques techniques des avions le permettent. Toutefois une amélioration pourrait être obtenue en **réduisant la puissance** à 800 pieds au lieu de 1500 pieds comme c'est la pratique en région parisienne.

En conclusion sur ce point et s'agissant de problèmes très techniques, la Commission d'Enquête n'a pas mission d'imposer des procédures par ailleurs encadrées par des contraintes techniques, des certifications et des réglementations multiples mais de proposer des innovations qui pourraient être étudiées et discutées par les différents acteurs que sont ADP, la DGAC, les pilotes et les contrôleurs de la navigation aérienne.



5.2.5. Thème n° 5 relatif aux interférences entre l'aéroport du Bourget et l'aéroport de Roissy

5.2.5.1. Synthèse des lettres et observations relatives à la problématique du thème

Quelques observations ou lettres abordent ce thème pour évoquer le cas de l'aéroport du Bourget dont les nuisances sonores se cumulent avec celles de l'aéroport de Roissy.

C'est notamment le cas de Mme SABATIER de Garges les Gonesse qui écrit : « le nombre de vols n'est pas plafonné et l'augmentation du trafic de 50% deviendra insupportable (Roissy + **Le Bourget**) en ce qui me concerne.

Mr DUPUY d'Aulnay sur ce point écrit « Le dossier concerne l'aérodrome de Paris Charles de Gaulle et n'appelle pas d'observation pour cette étude, mais il est regrettable de ne pas voir apparaître les incidences du même dossier concernant **Le Bourget**. »

C'est également le cas de l'Union des Associations d'environnement de Seine Saint Denis qui fait remarquer que « Notre département de Seine Saint Denis, que ce soit près de l'aéroport ou sous les trajectoires subit déjà de graves nuisances. La situation est aggravée par le survol à basse altitude de plusieurs communes par les aéronefs utilisant la plateforme du **Bourget**. »

Mr AZZANO de Tremblay en France évoque également cet aéroport lorsqu'il écrit « Outre l'aéroport de Roissy, nous supportons les avions se posant au **Bourget**, la Francilienne... »

Le président de l'association « Bien Vivre à Vaujours », Mr LE PODER écrit aussi sur ce point « Les valjoviens souffrent des nuisances sonores apportées directement par le survol à plus ou moins basse altitude de plusieurs gros avions venant du **Bourget**... »

Mr GORGEON de Deuil-la-Barre indique que dans le quartier de la Chevrette, « nous profitons à la fois des gros porteurs de Roissy et des avions plus petits mais très bruyants du Bourget MAIS NOUS N'AVONS PAS DROIT A UNE SUBVENTION POUR LE BRUIT, tout ceci n'est que littérature ».

5.2.5.2. Synthèse de ce qui dans le dossier mis à l'enquête est relatif à cette problématique

Les interférences avec l'aéroport du Bourget ne sont pas évoquées dans les documents soumis à enquête.

5.2.5.3. Avis et commentaires techniques de la DGAC.

Interférence entre l'aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle et l'aéroport du Bourget

L'article R. 147-5 du Code de l'urbanisme fixe les modalités d'établissement

des PEB. Le PEB prend en compte l'ensemble des hypothèses à court, moyen et long terme de développement et d'utilisation de l'aérodrome dont les procédures de navigation aérienne.

L'évolution du trafic aérien en région parisienne et la réalisation de deux nouvelles pistes sur l'aérodrome de Paris – Charles-de-Gaulle ainsi que celle d'une nouvelle piste sur l'aérodrome du Bourget, a nécessité la définition d'une nouvelle stratégie en matière de circulation aérienne en région Ile-de-France. Elle s'est traduite par une réorganisation profonde du dispositif en 1998 et 2002. La trajectoire d'approche de l'aérodrome du Bourget a été fixée à une altitude d'interception de 2 000 pieds sous les arrivées de Roissy stabilisées à 3 000 et 4 000 pieds. La définition des procédures de circulation aérienne de l'aérodrome Paris – Charles-de-Gaulle tient compte de l'interférence avec celles de l'aérodrome du Bourget et inversement.

Démarches en matière de protection contre le bruit en faveur des riverains de l'aéroport du Bourget

Une commission consultative de l'environnement informelle se réunit régulièrement, un groupe de travail, issu de la commission rédige une charte Qualité de l'Environnement qui décrira les engagements de chaque partie prenante.

En parallèle à cette démarche, une étude d'impact des différentes mesures destinées à réduire les nuisances sonores va être lancée début 2007. Elle doit évaluer les conséquences d'éventuelles restrictions d'exploitation en termes économique et environnemental. Ses conclusions seront des éléments importants apportés à la réflexion du groupe chargé de la rédaction de la charte.

Aide à l'insonorisation en faveur des riverains de l'aéroport du Bourget

En vertu du I. de l'article 1609 quater du Code général des impôts, le régime d'aide à l'insonorisation des riverains de l'aéroport concerne les aérodromes dont le nombre annuel des mouvements d'aéronefs de masse maximale au décollage supérieure ou égale à 20 tonnes a dépassé le seuil de 20 000 lors de l'une des cinq années civiles précédentes. L'aéroport du Bourget n'entre pas dans cette catégorie.

5.2.5.4. Avis de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte des réponses apportées par la DGAC.

Elle regrette cependant que compte tenu des interférences évoquées et malgré la position de la DGAC affirmant que « La définition des procédures de circulation aérienne de l'aérodrome Paris – Charles-de-Gaulle tient compte de l'interférence avec celles de l'aérodrome du Bourget et inversement », il n'existe pas à sa connaissance de PEB pour l'aéroport du Bourget.

Il aurait, en effet, été judicieux à l'occasion de la révision du PEB de Roissy

de procéder à la mise à enquête conjointe d'un PEB pour l'aéroport du Bourget ce qui aurait permis de traiter cet aspect de la problématique.

En tout état de cause, la commission d'enquête souhaite vivement qu'un tel PEB soit élaboré et mis à l'enquête dans les meilleurs délais.

Elle observe, en outre que si on modifiait les procédures d'interceptions de l'ILS à 5000 et 6000 pieds c'est-à-dire 300 m voire 600 m plus haut qu'actuellement, selon les diverses configurations, pour l'aéroport CDG, on pourrait relever d'autant les seuils d'interceptions pour l'aéroport du Bourget ce qui reviendrait de facto à réduire les nuisances sonores sur cet aéroport.



5.2.6. Thème n° 6 relatif aux pollutions dues à l'activité aérienne de l'aéroport

5.2.6.1. Synthèse des lettres et observations relatives à la problématique du thème

La première des pollutions citées, est le bruit, mais la pollution chimique et atmosphérique est également souvent évoquée souvent en lien avec des problèmes de santé publique. Les points suivants sont souvent mis en exergue :

- Les risques pour la santé publique (stress, cancers, maladies pulmonaires, respiratoires),
- Les effets destructeurs sur l'environnement que ce soit dans les jardins ou les forêts, parmi lesquels la disparition des oiseaux et l'impossibilité de consommer ses propres légumes ou les champignons ramassés en forêt,
- Les risques d'accident aériens qui statistiquement augmenteront avec l'évolution des mouvements aériens,
- La référence au PPA d'Ile de France (plan de protection de l'atmosphère),
- La nécessité d'études épidémiologiques, est souvent revendiquée notamment sur les effets possibles sur les enfants, en particulier l'impact sur la concentration intellectuelle en classe,
- Le développement durable est souvent évoqué,
- La non prise en compte des importants rejets de gaz à effet de serre,
- Le protocole de Kyoto qui ne s'applique pas au transport aérien.

Lors de permanences effectuées à Soisy-sous-Montmorency, Messieurs LAROUSSERIAS, REGEN, LENAIN, MARCILLAC, BEHR, AUDOU et DEBAUT ont fait part de leur souhait de voir le principe de précaution acté dans la constitution mis en œuvre concernant la pollution atmosphérique.

Une observation émanant de Mr GARABIGE de Saint-Prix précise que « ces avions lâchent une grande quantité de dioxyde de carbone et du NOX préjudiciables à la santé. Dans le cadre des efforts européens visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre, je ne comprends pas que l'on envisage tranquillement un tel développement des vols au-dessus des zones urbaines comme la nôtre ».

De nombreuses lettres stéréotypées dans un paragraphe intitulé : « Quels risques pour les riverains » expliquent que « Les avions sont très polluants (gaz à effet de serre). Certains de ces gaz combinés à l'eau forment par réactions chimiques des pluies acides. Cela risque d'être pire avec l'A380. AIRPARIF est chargé de mesurer la pollution de l'air. Il n'y a pas de capteurs à Roissy ».

L'association CAP 21 a particulièrement développé l'aspect des nuisances du à la pollution de l'air et ses conséquences pour l'homme. Dans un document de 4 pages largement distribué et repris par de nombreux particuliers, elle explique que :

« 2) la pollution de l'air

Le climat océanique est favorable à la dispersion de la pollution. Le secteur des transports, en particulier les transports aériens, est le premier responsable des émissions de polluants en île de France. Cette pollution est mesurée par AIR PARIF. Curieusement, les résultats des mesures liées aux transports aériens ne sont pas communiquée C'est très inquiétant.

L'Organisation Mondiale de la Santé OMS a déterminé les niveaux de pollution dangereux pour notre organisme. L'union européenne a donc instaurée des valeurs limites à ne pas dépasser. En France, depuis le 30 décembre 1996, une loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie reconnaît

A CHACUN A LE DROIT DE RESPIRER UN AIR QUI NE NUISE PAS A SA SANTE ET D'EN CONNAITRE LA QUALITE, Y COMPRIS LES RIVERAINS DES AEROPORTS

Nous exigeons une étude de la qualité de l'air sur le site l'aéroport et sur chacune des 127 communes concernées par le PEB

NOUS RESPIRONS DES TONNES DE POLLUANTS. SI LE PEB ETAIT ADOPTE, COMBIEN DE TONNES DE POLLUANTS SUPPLEMENTAIRES RESPIRERIONS-NOUS?
NOUS AVONS LE DROIT DE SAVOIR.
MEME A FAIBLE NIVEAU LA POLLUTION A DES REPERCUSSIONS SUR NOTRE SANTE ET NOTRE ENVIRONNEMENT

Parmi les polluants d'origine industrielle et d'activité comme les transports On trouve des polluants primaires

Des Oxydes de carbone, de soufre, d'azote.

Des Hydrocarbures légers

Des Composés organiques volatils (COV)

Des particules pouvant contenir du plomb ou du mercure.

Tous ces polluants sont présents à l'aéroport.

Sous l'effet de la chaleur, ils se transforment en polluants secondaires, ozone et polluants photochimiques. Ils sont visibles, ce sont ces nuages noirâtres qui stagnent au dessus de nos têtes et qu'on appelle SMOG.

AIR PARIF mesure ces polluants nuisibles à l'environnement ou à la santé, grâce à des capteurs fixes ou des camions laboratoires mobiles, à savoir.

- du Dioxyde de soufre S02. Il est présent dans les combustibles, En 2000, et pour 200 000 mouvements aériens ; nous en avons respiré plusieurs tonnes de S02

- des particules en suspension PS liées aux combustions industrielles et aux

transports

- l'oxyde d'azote NOX présent dans toutes les combustions de fuel, pétrole. Le secteur des transports est responsable de 52 % des émissions **de NOX**. En 2000, et pour 200 000 mouvements aériens ; nous en avons respiré 1400 Tonnes A cela s'ajoutaient 590 tonnes de NOX générées par le trafic routier induit par ces 200 000 mouvements
- du monoxyde d'azote NO oxydé par l'ozone se transforme en dioxyde d'azote NO2
- de l'ozone O3. Nous protège des ultraviolets de la haute atmosphère. Mais à basse altitude, ce gaz est nuisible si sa concentration augmente trop fortement. Cela arrive notamment lors de réactions chimiques entre le dioxyde d'azote et les hydrocarbures. (Polluants liés aux transports (auto et avion)
- le monoxyde de carbone CO provient essentiellement des transports **En** 2000, et pour 200 000 mouvements aériens ; nous en avons respiré 1700 Tonnes
- CO2 dioxyde de carbone, En 2000, et pour 200 000 mouvements aériens ; nous en avons respiré 300 000 Tonnes
- des composés organiques volatils libérés lors de [évaporation des carburants (remplissage des réservoirs) ou gaz d'échappement. **En** 2000, et pour 200 000 mouvements aériens ; nous en avons respiré plusieurs tonnes
- du plomb n'est plus mesuré par AIR PARIF car les véhicules terrestres roulent beaucoup au sans plomb. MAIS LES AVIONS ?

3) Les conséquences pour l'homme.

les effets de la pollution atmosphérique se ressentent :

a) la santé

Les polluants sont des gaz ou particules irritants et agressifs qui pénètrent plus ou moins loin dans l'appareil respiratoire Ils peuvent provoquer :

Affections respiratoires, Bronchiolite, Risques cardiovasculaires accrus, Irritations oculaires et cutanées Dégradations de l'organisme aux infections microbiennes, Risques cancérigènes.

Aucune enquête épidémiologique n'a été réalisée sur les riverains de Roissy. Cependant une corrélation a été établie entre l'augmentation des concentrations en fumées noires et les hospitalisations pour causes cardiovasculaires et entre les teneurs en dioxyde d'azote et les crises d'asthme

b) Sur les végétaux

On observe facilement une nécrose visible des feuilles des arbres, les plantes plus petites, moins résistantes. Nous consommons les fruits et légumes de nos jardins.

Les polluants, dont certains sont en forte concentration dans les fumées d'avion.

Ils contribuent aux phénomènes des pluies acides Celles ci entraînent une dégradation des forêts et une dégradation des sols.

c) Sur les matériaux :

On note un noircissement et un encroûtement des bâtiments par les poussières issus de la combustion des produits pétroliers Il suffit de voir l'état des maisons et des salons de jardin.

5.2.6.2.Synthèse de ce qui dans le dossier mis à l'enquête est relatif à cette problématique

Seule la pollution acoustique est abordée au § 3.1 Plafonnement de la gêne sonore.

« 3.1. Plafonnement de la gêne sonore.

• *Limitation de la gêne sonore par le plafonnement de l'indicateur d'énergie sonore*

Suite aux orientations fixées le 25 juillet 2002 par le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer, le gouvernement s'est engagé à plafonner les nuisances sonores globales engendrées par l'activité aérienne de l'aéroport à son niveau moyen des années 1999-2000-2001. Ce plafonnement a été instauré par l'arrêté du 28 janvier 2003, qui met en place un indicateur représentatif de l'énergie sonore engendrée par l'activité de l'aérodrome de Paris - Charles-de-Gaulle (indice maximum 100). Un coefficient multiplicateur est appliqué à l'énergie sonore mesurée le soir et la nuit périodes pendant lesquelles la gêne est le plus fortement ressentie. Par ailleurs, le gouvernement a procédé sur cet aéroport à **un retrait progressif des avions les plus bruyants** du chapitre 3, qui sera total à l'automne 2008. 11 s'agit d'un cas unique en Europe.

La priorité ayant été donnée à la réduction des nuisances dans la période plus sensible de nuit, la suppression de ces appareils est d'ores et déjà totale entre 23 heures 30 et 6 heures sur Paris-Charles-de-Gaulle. Grâce à ce retrait nocturne en priorité, la valeur obtenue pour l'indicateur en 2003 est de 89,5. »

La pollution atmosphérique n'est pas évoquée.

5.2.6.3.Avis et commentaires techniques de la DGAC.

Le plan d'exposition au bruit est un document relatif à la maîtrise de l'urbanisation autour de la plate-forme, c'est la raison pour laquelle la pollution atmosphérique générée par les activités de l'aéroport n'est pas évoquée. Cependant, ce sujet est traité par ailleurs et fait l'objet d'études et d'actions, du niveau local jusqu'au niveau international.

En 2006, le Préfet de la Région Ile de France a confié au Préfet du Val d'Oise le pilotage de l'étude de l'impact sanitaire du trafic aérien en Ile de France, action 6 bis du Plan Régional Santé Environnement (PRSE).

En accord avec le Préfet du Val de Marne et le Préfet de Région, l'étude concerne dans un premier temps les aéroports de Paris Charles de Gaulle et du Bourget et porte sur le bruit et la qualité de l'air.

Pour l'application de cette action, le Préfet du Val d'Oise a mis en place, le 12 juin 2006, un Comité de Pilotage (COPIL) réunissant les acteurs de ce domaine

sur les départements du Val d'Oise, de Seine Saint Denis et de Seine et Marne. Elus, associations, gestionnaires et usagers des plateformes, organismes publics et services de l'Etat participent à cette instance.

Lors de la première réunion, le comité de pilotage a validé la composition puis les orientations de deux groupes d'experts, "Bruit" et "Pollution de l'air", animés par la Direction Régionale des Affaires Sanitaires et Sociales.

La mission de ces groupes d'experts est de faire un état des lieux des multiples études existantes afin de proposer un protocole de surveillance dont les mesures devraient pouvoir être mises en œuvre en 2008.

Lors de sa prochaine réunion, le comité de pilotage validera l'état des lieux des connaissances réalisé par les groupes d'experts « Bruit » et « Pollution de l'air » et débattera des premières propositions des experts pour la mise en place du système de surveillance

5.2.6.4. Avis de la commission d'enquête

Les pollutions engendrées par l'activité aérienne de l'aéroport de Roissy CDG sont de deux types :

- Les pollutions sonores qui sont traitées dans le dossier du PEB ;
- Les pollutions chimiques atmosphériques qui ne sont pas du tout l'objet de ce dossier mais qui inquiètent beaucoup les riverains de l'aéroport.

1) Les pollutions sonores

Près d'un million d'habitants de l'Ile-de-France sont soumis au bruit engendré par les avions décollant et atterrissant à Roissy. C'est cette réalité qui a conduit à la réalisation d'un plan d'exposition au bruit (PEB).

Les riverains croyaient s'être habitués au bruit mais, depuis quelques années, la multiplication des vols est venue leur rendre la vie insupportable. Avec la libéralisation du trafic aérien et l'arrivée de la concurrence toutes les compagnies aériennes ont voulu s'imposer sur le marché et ont multiplié les fréquences de vols. M. Jacques REDER d'Aéroport de Paris (ADP) expliquait ainsi en 2000 que « là où on vous proposait 300 places toutes les trois heures, on en a proposé 100 toutes les heures. Conséquences : pour 15% de passagers en plus, on a augmenté le nombre des mouvements d'avion de 100% ». Au grand dam des riverains qui protestent.

Dans un article daté d'août 2000, *Le Nouvel Observateur* se demandait combien de temps il faudrait pour que le million de personnes concernées par les vols de Roissy ne perde définitivement patience ? Il semble, au vu du nombre d'interventions du public durant cette enquête que nous ne sommes plus très loin du point de rupture.

Nous voulons croire que la DGAC ainsi que l'ADP sont conscients de cette situation. Ainsi, des efforts ont été faits. Les avions les plus anciens (ceux du chapitre 1 et du chapitre 2 selon les normes de l'OACI), les plus bruyants, ne volent plus. Ceux du chapitre 3 disparaîtront prochainement. Mais ceux qui restent ne sont pas pour autant si silencieux : « Il est exact qu'il faut 110 Airbus pour faire autant de bruit que 4 Caravelle d'autrefois. Mais que préfère-t-on ? Quelques Caravelle dans la journée ou des Airbus qui vous

passent au-dessus de la tête toutes les minutes », interrogent les associations de riverains.

La France se situe en retrait par rapport à de nombreux pays européens qui ont élaboré une législation plus restrictive en matière de limitation des nuisances sonores aéroportuaires. Il convient de rattraper le retard accumulé par la réglementation française. C'est pourquoi un organisme a été mis en place par le gouvernement en 1999, l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA), chargé de garantir la qualité des informations sur le bruit et de fournir des avis indépendants sur les mesures de lutte à mettre en place et habilité à pénaliser en cas d'infraction. C'est une avancée indiscutable. Pourtant, si l'on veut regagner la confiance du public, il faudra afficher des résultats et pour cela, il nous paraît nécessaire de renforcer les pouvoirs de l'ACNUSA afin qu'elle devienne le véritable policier indépendant du ciel français, avec ses facultés d'expertise, d'enquête et de sanction (le système d'amendes pour non-respect de la réglementation pourra être renforcé) ainsi que des facultés de propositions législatives et réglementaires.

Ainsi, nous souhaitons une implication plus active de l'ACNUSA même si, pour ce faire, il est nécessaire de lui accorder plus de moyens financiers et demandons, dans un souci de transparence, qu'un état annuel des actions menées soit publié.

2) Les pollutions atmosphériques

Nous pourrions dire que les pollutions atmosphériques sont diverses et variées et tâcher d'en établir une liste qui ne saurait être exhaustive. Nous rappellerons seulement qu'elles se traduisent par une inquiétude grandissante des habitants concernant la santé publique.

Le Livre blanc de la Commission européenne estime indispensable de "réconcilier la croissance du transport aérien avec l'environnement".

Il est, pour cela, nécessaire de prendre en compte les indicateurs du développement durable. Ce paramètre ne peut plus être occulté et figure dans les conclusions du Conseil européen de Göteborg.

À ce sujet, la commission d'enquête constate et regrette que ce dossier qui engage la qualité de vie de centaines de milliers de riverains ne comporte pas d'étude d'impact ni d'étude des dangers. Pour pallier cette absence, nous jugeons important que soient étudiées rapidement les conséquences de ces pollutions.

Dans ses commentaires techniques (voir ci-dessus au III), la DGAC nous confirme que les pouvoirs publics ont pris la mesure de cette nécessité. Ainsi, dans le cadre du plan régional santé-environnement, le préfet de région a confié au préfet du Val-d'Oise le pilotage d'une action d'étude concernant le bruit mais aussi la pollution de l'air aux abords des aéroports de Roissy et du Bourget.

Les premières réunions ont été tenues avec, comme principaux participants, les représentants des élus locaux, des associations, des gestionnaires et usagers des aéroports et, bien entendu, des organismes publics et des

services de l'État. La tâche confiée par le préfet du Val-d'Oise à ce comité de pilotage est de :

- Faire une analyse des études existantes et de les compléter si nécessaire, « notamment en ce qui concerne la pollution de l'air » ;
- Mettre en place un dispositif de surveillance ;
- Analyser les résultats et en tirer les conclusions qui s'imposeront.

L'objectif est d'aboutir à ces conclusions dans environ deux ou trois ans.

La mesure indispensable et urgente est la création d'un organisme de contrôle qui serait une sorte d'ACNUSA chargé de la pollution atmosphérique.

La commission d'enquête est favorable à ce comité de pilotage, souhaite que ses conclusions soient rendues publiques et que des mesures soient prises rapidement afin de mieux contrôler les rejets et la pollution atmosphérique dus à l'activité aérienne de Roissy.

3) Conclusions

Tant pour le bruit que pour les pollutions atmosphériques, il est urgent de réconcilier l'aéroport de Roissy avec son environnement et les populations riveraines pour lesquelles il représente souvent son outil de travail.

Mais il est une notion nouvelle qu'il faut imposer : celle de la veille sanitaire des populations exposées et le principe d'un plafonnement sanitaire.

Les décisions concernant l'ACNUSA et le futur organisme qui sera créé par le comité de pilotage sont des décisions qui vont le sens souhaité par la commission d'enquête qui propose de plus, que ces deux organismes s'imposent la qualification ISO 14001 et l'imposent, à terme, à ADP.



5.2.7. Thème n° 7 relatif aux impacts économiques du Plan d'Exposition au Bruit

5.2.7.1. Synthèse des lettres et observations relatives à la problématique du thème

De nombreuses observations évoquent le fait que le zonage va freiner le développement des territoires concernés, c'est entre autre l'avis de Mr MARCHAND de Montmorency.

Il est également évoqué le fait que de nombreuses personnes ne croyant plus à un retournement de situation envisagent tout simplement de partir, tout en sachant que la dévaluation de leur bien les pénalisera. Mr et Mme BOR de Soisy-sous-Montmorency ont ainsi formulé leur observation.

Sont évoquées les nécessaires retombées « économiques » pour les communes qui ne peuvent plus se développer mais qui devront maintenir un niveau de service au moins équivalent à ce qu'elles proposent aujourd'hui à leurs administrés.

De nombreuses observations font valoir le fait que compte tenu de la dévalorisation du foncier de leur commune, il faudrait réduire la taxe d'habitation, la taxe foncier bâti, et que ce manque de ressources soit compensé par ADP, au moyen d'une taxe dite de survol, c'est la suggestion précise de Mr et Mme LUHOWIAK de Soisy-sous-Montmorency.

La crainte de voir le Val d'Oise devenir un désert économique ailleurs qu'aux abords de la plateforme aéroportuaire est évoquée.

Est également évoqué un début de « transfert » de population plutôt aisée qui est remplacée par une population, qui elle l'est moins, ce qui peut être considéré comme une tendance à la paupérisation

Aujourd'hui, les retombées économiques se font essentiellement sur les communes limitrophes de la zone aéroportuaire, alors qu'elles devraient être réparties également avec les communes situées sous les couloirs aériens comme dans la vallée de Montmorency.

Est évoqué également le fait que les contraintes portées (zone C) par le PEB interdisent l'application de la loi SRU en matière de construction de logements sociaux.

5.2.7.2. Synthèse de ce qui dans le dossier mis à l'enquête est relatif à cette problématique

L'annexe 2 indique les règles d'urbanisme applicables dans les zones du PEB.

Règles d'urbanisme applicables dans les zones du PEB

Constructions	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D
Logements nécessaires à l'activité de l'aérodrome, hôtels de voyageurs en transit	Autorisés sous réserve d'isolation acoustique	Autorisés sous réserve d'isolation acoustique	Autorisés sous réserve d'isolation acoustique	Autorisés sous réserve d'isolation acoustique
Logements de fonction nécessaires aux activités industrielles ou commerciales Habitations liées ou nécessaires à l'activité aéronautique ou agricole	Autorisés dans les secteurs déjà urbanisés, sous réserve d'isolation acoustique	Autorisés sous réserve d'isolation acoustique	Autorisés sous réserve d'isolation acoustique	Autorisés sous réserve d'isolation acoustique
Maisons d'habitation individuelles non groupées	Interdites	Interdites	Autorisées sous réserve d'isolation acoustique, dans les secteurs déjà urbanisés et desservis par les équipements publics sous réserve d'un faible accroissement de la capacité d'accueil du secteur	Autorisées sous réserve d'isolation acoustique
Immeubles collectifs, habitat groupé (lotissement, association foncière urbaine), parcs résidentiels de loisirs	Interdits	Interdits	Interdits	Autorisées sous réserve d'isolation acoustique
Constructions à usage industriel, commercial, ou agricole, de bureaux	Autorisées sous réserve d'isolation acoustique, à condition de ne pas risquer d'entraîner l'implantation d'une population permanente	Autorisées sous réserve d'isolation acoustique, à condition de ne pas risquer d'entraîner l'implantation d'une population permanente	Autorisées sous réserve d'isolation acoustique, à condition de ne pas risquer d'entraîner l'implantation d'une population permanente	Autorisées sous réserve d'isolation acoustique
Equipements publics ou collectifs	Autorisées sous réserve d'isolation acoustique, à condition de ne pas risquer d'entraîner l'implantation d'une population permanente	Autorisées sous réserve d'isolation acoustique, à condition de ne pas risquer d'entraîner l'implantation d'une population permanente	Autorisées sous réserve d'isolation acoustique, à condition de ne pas risquer d'entraîner l'implantation d'une population permanente	Autorisées sous réserve d'isolation acoustique
Amélioration, extension mesurée ou reconstruction de l'habitat existant	Autorisées s'il n'y a pas d'accroissement assimilable à la construction d'un nouveau logement	Autorisées s'il n'y a pas d'accroissement assimilable à la construction d'un nouveau logement	Autorisées s'il n'y a pas d'accroissement assimilable à la construction d'un nouveau logement	Autorisées sous réserve d'isolation acoustique
Opérations de renouvellement urbain	Interdites	Interdites	Autorisées dans les secteurs délimités (dans le PEB ou par arrêté préfectoral), sous réserve de ne pas entraîner une augmentation de la population soumise aux nuisances sonores	Autorisées sous réserve d'isolation acoustique

Renouvellement urbain, Opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain :

Dans la zone C, des secteurs peuvent être délimités à l'intérieur desquels le renouvellement urbain de quartiers ou de villages, des opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain peuvent être autorisés à condition que cela n'entraîne pas d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores.

Ces secteurs peuvent être délimités postérieurement à la publication du PEB, à la demande de la commune compétente en matière de plan local d'urbanisme, par arrêté préfectoral pris après enquête publique.

Prescriptions particulières :

Dans les zones A, B, C et D, tout contrat de location de bien immobilier doit préciser de manière claire la zone de bruit où se situe le bien.

En outre, dans ces zones, tout certificat d'urbanisme doit spécifier l'existence de la zone de bruit et l'obligation de respecter les règles d'isolation acoustique.

Les niveaux d'isolation acoustique devant être atteints dans les différentes zones du PEB sont présentés dans le tableau suivant :

	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D
Constructions à usage d'habitation exceptionnellement admises	45 dB(A)	40 dB(A)	35 dB(A)	30 dB(A)
Locaux d'enseignement et de soins	47 dB(A)	40 dB(A)	35 dB(A)	30 dB(A)
Locaux à usage de bureaux ou recevant du public	45 dB(A)	40 dB(A)	35 dB(A)	30 dB(A)

Au § 5.4 et 5.5 sont rappelés les articles du code de l'urbanisme qui sont applicables notamment en zone C, mais rien en ce qui concerne la possibilité de respecter la loi SRU.

Aucune mention d'indemnisation au bénéfice des collectivités territoriales n'est évoquée dans le dossier de PEB.

5.2.7.3. Avis et commentaires techniques de la DGAC.

Si le PEB impose des restrictions d'urbanisation en matière de

construction de logements, il n'impose pas de limitations en matière d'activités économiques.

Impact économique de l'aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle

Les études les plus récentes font état de 75 500 salariés, travaillant dans 700 entreprises, sur l'aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle dont les $\frac{3}{4}$ des effectifs relève du cœur de l'activité aéroportuaire (salariés des compagnies aériennes, de l'assistance aéroportuaire, du fret transport express) et sont donc dépendant du niveau d'activité.

Au cours de la période 2000 – 2003, période de quasi-stagnation du trafic (0,7 % l'an), le nombre d'emplois a progressé (+ 4,9 % l'an) et principalement dans des activités connexes au transport aérien (commerces, sécurité-sûreté, nettoyage, hôtellerie-restauration). Ces évolutions s'expliquent par l'attractivité croissante de l'aéroport liée à une desserte multimodale facilitant l'accueil d'activités nouvelles.

Le département du Val d'Oise, département objet de la crainte de « désertification » et 2^{ème} département d'origine des salariés travaillant sur la plateforme, a bénéficié, au cours de la période 2000 – 2003, de la plus importante croissance du nombre d'emplois (+ 22,7 %).

Partage des retombées économiques de l'aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle

Diverses actions sont menées afin de répartir plus équitablement auprès des populations et des communes riveraines les retombées économiques de l'aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle.

En ce qui concerne l'accès à l'emploi, une politique concertée de développement social est mise en œuvre et fait l'objet depuis 1998 d'un groupement d'intérêt public. Son objectif est de faire bénéficier les populations riveraines des opportunités d'insertion professionnelles offertes par l'aéroport.

Par ailleurs, un fonds de compensation des nuisances aéroportuaires est réservé aux communes dont le développement est contraint par la présence de l'aéroport. Créé depuis le 1^{er} janvier 2000, en application de l'article 97-II de la loi de finances rectificative pour 1999, ce fond permet aux communes concernées de bénéficier des retombées économiques positives de l'activité du transport aérien. Ce fond est alimenté par une contribution annuelle votée par le conseil d'administration d' « Aéroports de Paris » et sur l'écrêtement des fonds départementaux de la taxe professionnelle. Les ressources sont attribuées aux communes dont le territoire se situe, au 1^{er} janvier de l'année de répartition, en totalité ou en partie dans le PGS de l'aéroport et dont le potentiel fiscal par habitant est inférieur au double du potentiel fiscal moyen par habitant des communes du PGS. Elles sont affectées aux communes éligibles selon une clé de répartition définie. Au titre de l'année 2005, les ressources se sont élevées à un montant total de 6,9 M€.

Dans le cadre des orientations fixées le 25 juillet 2002 pour un développement durable des aéroports franciliens, une mission d'étude sur les retombées économiques des aéroports parisiens et les conditions d'une répartition équitable a été confiée au sénateur LEGRAND.

Suite au rapport, la loi n°2004-172 du 23 février 2004 a créé les communautés aéroportuaires, nouvelle catégorie d'établissement public à caractère administratif, qui est chargé de soutenir des actions territoriales et des projets permettant de favoriser la correction des atteintes aéroportuaires à l'environnement et à la qualité de vie urbaine et rurale, l'accès des riverains aux emplois et aux équipements collectifs de la plate-forme et l'information relative aux impacts de l'aéroport sur son territoire et aux actions menées pour en corriger les effets.

La loi laisse au Conseil régional compétent l'initiative de proposer la communauté aéroportuaire. Elle n'impose pas de ressources nouvelles mais elle engage les acteurs économiques et les collectivités territoriales à contribuer volontairement au financement de ses actions. Par ailleurs, elle confie à la communauté aéroportuaire, lorsqu'elle est créée, le soin d'arrêter les programmes d'aide à l'insonorisation des logements des riverains de l'aéroport.

Un décret précise la composition et le rôle du conseil d'administration des communautés aéroportuaires.

Il est désormais loisible aux collectivités territoriales de prendre l'initiative de la création d'un tel établissement.

Enfin, des actions sont menées par Aéroports de Paris en termes d'aide au développement économique, notamment en direction du tissu des petites et moyennes entreprises.

La création de micro-entreprises nouvelles et l'implantation d'entreprises étrangères au bénéfice des territoires riverains sont favorisées. Ainsi, il a été créé, il y a quatre ans, une première pépinière d'entreprises à Paris – Charles-de-Gaulle, dénommée AEROPOLE. Elle permet d'accueillir l'implantation de jeunes entreprises à fort potentiel de croissance pendant une durée de deux ans sur le site aéroportuaire et favorise financièrement l'implantation de ces entreprises sur le territoire des départements riverains et partenaires à l'issue de ces deux années. Quatorze entreprises travaillent actuellement sur l'AEROPOLE et treize en sont sorties en 2005. Par ailleurs, en partenariat avec les conseils généraux de Seine et Marne, de Seine Saint Denis et du Val d'Oise ainsi que de leurs chambres de commerce et les comités d'expansion et la région Ile-de-France, un centre de ressources et de valorisation, dénommé DATAGORA, en vue de favoriser l'implantation d'investisseurs français ou étrangers sur les territoires riverains, a été lancé en janvier 2005. C'est un guichet permettant aux investisseurs d'avoir accès à l'ensemble des informations nécessaires pour une installation optimale dans le "grand bassin" de Roissy. DATAGORA a accueilli 193 délégations en 2006.

Lancé en 2006, le projet ODACE est un espace d'informations dédiées aux entreprises riveraines. Il a pour objectif de favoriser les opportunités d'affaires entre les fournisseurs riverains et acheteurs des entreprises installées sur le site. La mise en place de l'outil de connaissance et d'analyse des chiffres d'affaires (par département et par grands secteurs d'activité) générés par les relations commerciales a permis de mettre en évidence que 18 % des achats de travaux des

entreprises implantées sur le site aéroportuaire se sont faits sur les trois départements riverains et que 44 % des achats service et de fournitures y ont été réalisés.

Loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains (loi SRU)

L'article 55 de la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains (loi SRU) définit des dispositions en matière de construction de logements sociaux. Ces dispositions ne sont pas applicables aux communes dont plus de la moitié du territoire urbanisé est soumis à une inconstructibilité résultant d'une zone A, B ou C d'un plan d'exposition au bruit approuvé.

5.2.7.4. Avis de la commission d'enquête

Dans ses commentaires, la DGAC s'attache principalement aux aspects suivants :

- D'abord, le PEB impose des restrictions d'urbanisation en matière de construction de logements, mais n'impose pas de limitations en matière d'activités économiques. Il indique que le département du Val d'Oise, département objet de la crainte de « désertification » et 2^{ème} département d'origine des salariés travaillant sur la plate forme, a bénéficié au cours de la période 2000 – 2003, de la plus importante croissance du nombre d'emplois (+ 22 %).
- Concernant le partage des retombées économiques de l'aéroport de Paris – Charles de Gaulle, il est rappelé que diverses actions sont menées afin de répartir plus équitablement auprès des populations et des communes riveraines les retombées économiques. Ainsi un fonds de compensation des nuisances aéroportuaires créé depuis le 1^{er} janvier 2000, en application de l'article 97-II de la loi de finances rectificative pour 1999 est réservé aux communes dont le développement est contraint par la présence de l'aéroport. Ce fond est alimenté par une contribution annuelle votée par le conseil d'administration d' « Aéroports de Paris » et sur l'écrêtement des fonds départementaux de la taxe professionnelle. Ces ressources sont attribuées aux communes dont le territoire se situe en totalité ou en partie dans le PGS et dont le potentiel fiscal par habitant est inférieur au double du potentiel fiscal moyen par habitant. A titre d'information, au titre de l'année 2005, les ressources se sont élevées à un montant total de 6,9 M€. Enfin, la loi n° 2004-172 du 23 février 2004 a créé les communautés aéroportuaires, nouvelle catégorie d'établissement public à caractère administratif, qui est chargé de soutenir des actions territoriales et des projets permettant de favoriser la correction des atteintes aéroportuaires à l'environnement et à la qualité de vie urbaine et rurale, l'accès des riverains aux emplois et aux équipements collectifs de la plate-forme et l'information relative aux impacts de l'aéroport sur son territoire et aux actions menées pour en corriger les effets.

- Enfin, concernant l'application de la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbain, il est rappelé l'article 55 qui indique que les dispositions en matière de logements sociaux ne sont pas applicables aux communes dont plus de la moitié du territoire urbanisé est soumis à une inconstructibilité résultant d'une zone A, B ou C d'un plan d'exposition au bruit approuvé.

Au vu des réponses de la DGAC, la commission d'enquête constate que les dispositifs réglementaires sont destinés à répondre d'abord au développement économique et de manière complémentaire à la qualité de vie urbaine et rurale sans autres précisions en ce qui concerne la vie des habitants sur leur lieu de résidence.

A l'issue de cette enquête publique, la commission d'enquête rappelle qu'elle a relevé des observations qui portent sur les aspects de paupérisation des populations concernées, de fiscalité locale et des conséquences financières pour ces communes.

- Lorsque la commission d'enquête évoque le risque de paupérisation, elle prend en considération un phénomène déjà amorcé qui consiste à voir les populations faisant partie des « classes moyennes » c'est-à-dire celles qui structurent la vie sociale des communes faire le choix d'un nouveau lieu de vie moins contraint que celui sous les couloirs aériens. Ce mouvement enclenché, le prix de l'immobilier baissera (voir thème 8) incitant des populations socialement moins aisées de faire le choix de venir habiter en zones C et D du PEB. Les conséquences pour les communes sont facilement identifiables, la demande sociale augmentera ainsi que la part du budget communal destiné à compenser le manque de recettes attendu des participations aux services rendus (restauration scolaire, centres de loisirs, accès à la culture et aux équipements sportifs...). Il s'agit là des seuls aspects économiques, mais sur le plan social, il faut envisager un manque de dynamisme de la vie socio culturelle ainsi que la marginalisation de quartiers comme notre région connaît et pour lesquels, la puissance publique doit déployer de grands moyens pour y remédier sans savoir si le résultat attendu sera au rendez-vous.
- La suite logique de ce qui précède, est une perte de recettes fiscales, liées à une dévalorisation de la valeur locative. Au fur et à mesure que le trafic aérien va progresser, les habitants vont demander avec de plus en plus d'insistance une réduction de la valeur locative que la commission communale des impôts sera amenée à accepter, avec pour conséquence une baisse des recettes fiscales. Pour compenser la commune pourra, soit une augmenter les taux ce qui reviendra à annuler les effets escomptés par les contribuables soit à réduire les services rendus accélérant encore la paupérisation. On peut imaginer qu'une réponse sera trouvée avec la Dotation Globale de Fonctionnement allouée par l'Etat dont le rôle est « d'amortir » ce type de situation.
- La commission d'enquête constate que cette situation pourrait ressembler à celle que l'on rencontre dans les quartiers classés en zones ANRU sur les communes de Sarcelles, Villiers le Bel et Gonesse, même si au départ les causes n'étaient pas tout à fait les mêmes. Dans les faits, les premiers

occupants de ces quartiers de logements sociaux ont bénéficié d'un parcours résidentiel qui n'est plus à l'œuvre aujourd'hui.

- La mise en œuvre de la loi SRU en particulier l'obligation faite aux communes de plus de 1500 habitants (en Région Parisienne) de posséder sur leur territoire plus de 20 % de logements locatifs sociaux (Article L 302-5 du Code de la Construction et de l'Habitation) est rendue impossible lorsque 50 % du dit territoire est classé en zones A, B et C d'un PEB approuvé. Ce principe devrait être en phase avec la décision d'application anticipée d'une modification de PEB.

La commission d'enquête constate que l'on répond à des problèmes sociaux économiques essentiellement par des mesures financières ce qui a pour effet de pérenniser les situations créées ou encore à venir par les nuisances aériennes.

Elle rappelle que la vraie réponse à ce risque social majeur est contenue dans la mise en œuvre des recommandations portant sur les thèmes suivants :

- Thème 2 : Hypothèses et projections,
- Thème 3 : Vols de nuit,
- Thème 4 : Trajectoires.



5.2.8. Thème n° 8 relatif à la dépréciation des biens découlant de la modification du Plan d'Exposition au Bruit

5.2.8.1. Synthèse des lettres et observations relatives à la problématique du thème

La dépréciation des Biens s'est faite ressentir particulièrement dans les Communes d'Argenteuil, du Plessis Bouchard, de Franconville et de Taverny.

L'observation de Melle GUILLAUME et Mr LEVIEIL de Taverny, signale que l'obligation de mentionner, sur les documents d'Urbanisme, la situation en Zone de Bruit aboutira à une dévalorisation des Biens Immobiliers.

Par ailleurs Mr et Mme BOUCHON, 2 Rue de la Fosse Parquée à Franconville, font état de cette dépréciation en Zone D et qu'il n'est réellement question de subventionner les isolations acoustiques.

Le Patrimoine immobilier est dévalué en conséquence, cela apparaît comme une « injustice ».

Il en est de même de Mme Muriel ELLIAZ, 4 Impasse du Noyer à Franconville.

50% des observations du registre d'Enquête évoquent ce phénomène.

Le fait d'obliger les Administrés de s'isoler acoustiquement conformément aux dispositions du PEB est considéré comme une servitude imposée aux propriétaires, de financer eux-mêmes les travaux d'isolation et qu'il n'est naturellement pas question de compensation financière.

L'observation de Mr PETIT, 4 Rue des Longues Bais à Franconville, formule clairement et simplement son avis sur les nuisances sonores, l'obligation de s'isoler acoustiquement et précise surtout qu'il n'a pas les moyens d'installer le double vitrage à ses frais, pour se protéger avec son épouse contre les nuisances sonores nocturnes.

Cet écho est souvent repris comme celui de signaler que le double vitrage ne « sert à rien », selon l'observation de Mr DUFAREAU à Franconville.

L'expression de cet Administré est assez représentative de l'idée générale de dire : « vous avez l'audace de nous faire un plan d'exposition au Bruit », à qui la faute ?

Sur la commune de Beauchamp, 36 observations sur 59 font état de la dépréciation des biens par l'obligation de s'isoler acoustiquement sans compensation financière.

D'ailleurs Mme DUFOUR Cyrille, 17 Rue P. Brossolette, fait remarquer que cette isolation est « une solution dérisoire ».

Cela laisse sous entendre par exemple, la création du 3^{ème} aéroport pour soulager ou réduire les nuisances sonores.

A Saint Germain en Laye, Mr RIVAL Sylvain, 9 rue de la Fraternité attire l'attention des Pouvoirs sur l'impact financier des Administrés.

A Corneilles en Parisis, sur 94 observations consignées, 33 évoquent la dépréciation des Biens Immobiliers et l'ensemble souligne l'obligation de mentionner l'isolation acoustique sur tous les documents Administratif et Privés, ce qui veut dire « Servitude de bruit en Zone D ».

L'observation de Mr NUSSNIS Jean-Claude, Rue Emilie le confirme très

clairement.

Les mêmes sentiments de conviction apparaissent dans les observations d'Argenteuil, comme celles de : Mr et Mme BILCKE Joëlle, 13 Rue J.Guesde, Mme TABARY Monique 82 Rue de la Grande Voie, etc.....

De nombreux Administrés évoquent le souci de quitter la région et regrette d'avoir acquis leur bien quelques années auparavant dans leur ville, l'environnement calme **n'existe plus** par les vols incessants de la nuit, sans oublier la pollution due aux rejets sur l'environnement.

La commune du Plessis Bouchard est fortement touchée par cette obligation d'installer une isolation phonique.

L'observation n°77 de Mr DORKEL Lucien, 4 Bis Rue Clos sous les Vignes, est la suivante : « le Plessis Bouchard se trouvant en zone D, il faut bien comprendre que lors d'une revente d'un bien immobilier (qui sera spécifié en zone D), il devra dans un avenir proche subir une décote de sa valeur, c'est intolérable et inévitable ».

5.2.8.2.Synthèse de ce qui dans le dossier mis à l'enquête est relatif à cette problématique

A l'article L 147-5 du Code de l'Urbanisme (partie législative) au chapitre VII : Dispositions particulière aux zones de Bruits des aérodromes, ont précisé ce qui suit au paragraphe 4 pour la zone D :

Les Plans d'exposition au Bruit peuvent délimiter une zone D à l'intérieur de laquelle, les constructions sont autorisées mais doivent faire l'objet de mesures d'isolation acoustique prévues à l'article L 147-6.

La délimitation d'une zone D est obligatoire pour les aérodromes mentionnés au chap I de l'article 1609 quat A du Code Général des Impôts.

Au dernier paragraphe il est mentionné :

Le contrat de location d'immeubles à usage d'habitation ayant pour objet un bien immobilier situé dans l'une des zones de bruit définies par un plan d'exposition au bruit comporte une clause claire et lisible précisant la zone de bruit ou se trouve localisé le dit bien.

5.2.8.3.Avis et commentaires techniques de la DGAC.

Impact du bruit aérien sur la valeur de l'immobilier

L'évaluation de l'impact du bruit aérien sur la valeur de l'immobilier dans les communes concernées par les émissions sonores de l'aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle a fait l'objet d'une étude récente réalisée par le bureau d'études BIPE en 2004 par le Ministère de l'écologie et du développement.

Les enseignements principaux de cette étude sont les suivants :

- la Seine-et-Marne et le Val d'Oise ont été les deux départements les plus dynamiques autour de l'aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle en ce qui

concerne la croissance des logements et celle de la population pendant la période 1990-1999;

- la Seine-et-Marne a connu une croissance annuelle du prix moyen des logements vendus soutenue (+ 4,7 % l'an). Le Val d'Oise a connu une croissance plus modérée (+ 3 % l'an) ;
- la proximité de l'aéroport peut exercer une influence positive sur le prix de l'immobilier ;
- dans le Val d'Oise, le niveau des transactions en 2002 et 2003 des maisons et appartements situés dans les courbes d'environnement sonore ($L_{den} > 55$) est, en raison de l'exposition au bruit, inférieure de 4,5 % et 4,2 %, respectivement, à celui observé dans des zones en dehors des courbes d'environnement sonore. En revanche, l'analyse économétrique n'a pas permis de mettre en évidence un tel résultat dans les communes de Seine-et-Marne ;
- dans le Val d'Oise, les transactions en 2002 et 2003 des maisons et des appartements survolés respectivement plus de 200 et 260 fois par jour ont connu une moindre valorisation avec l'augmentation du nombre de survols. Dans la Seine-et-Marne, le même phénomène a été observé pour les transactions en 2002 et 2003 des maisons et des appartements survolés moins de 200 fois par jour.

Ces résultats montrent qu'il est délicat d'établir une corrélation entre le prix des transactions et leur exposition au bruit suivant une règle applicable à n'importe quel aéroport et à n'importe quelle zone riveraine.

Par ailleurs, les habitations se situant dans le plan de gêne sonore, dont les limites sont proches de la zone C du projet de PEB, sont éligibles à des aides financières pour des travaux d'insonorisation et d'amélioration acoustique. En 2006, environ 3 000 logements autour de l'aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle ont bénéficié d'une aide pour un montant de 25,2 M€. Toutes les demandes d'aide ont été satisfaites.

Obligation d'information dans les contrats de location et certificat d'urbanisme

Dans les zones A, B, C et D, tout contrat de location de bien immobilier doit préciser de manière claire la zone de bruit où se situe le bien en application de l'article L. 147-5 du Code de l'urbanisme. En outre, dans ces zones, tout certificat d'urbanisme doit spécifier l'existence de la zone de bruit et l'obligation de respecter les règles d'isolation acoustique en application de l'article L. 147-6 du Code de l'urbanisme.

Il s'agit d'une obligation légale d'information d'un acquéreur ou d'un locataire au même titre que le constat de risque d'exposition au plomb, l'état mentionnant la présence ou l'absence de matériaux ou produits contenant de l'amiante, l'état relatif à la présence de termites dans le bâtiment, l'état des risques naturels et technologiques dans les zones couvertes par un plan de prévention des risques naturels prévisibles ou dans des zones de sismicité, le diagnostic de performance énergétique.

Coût des mesures d'isolation acoustique renforcées

Des mesures d'isolation acoustique renforcées pour les constructions nouvelles autorisées, donc postérieures à la création de l'aéroport, dans des zones exposées ou susceptibles d'être exposées à des nuisances générées par l'activité aérienne de la plate-forme, notamment en zone D, sont exigées.

Dès lors qu'un constructeur décide de construire des logements dans des zones de bruit connues, les mesures d'isolation acoustique renforcées sont à sa charge. Le surcoût induit par de telles mesures est limité au regard du coût de construction. Ce dispositif est similaire à celui qui est appliqué aux voisinages des infrastructures de transports terrestres.

5.2.8.4. Avis de la commission d'enquête

Tout en prenant acte de l'étude réalisée par le BIPE citée par la DGAC, qui constate la croissance de logements et de la population, comme cela est précisé en Seine et Marne (+ 4.7% l'an) d'une part et dans le Val d'Oise d'autre part, durant la période 1990-1999, la Commission d'enquête a voulu, par elle-même et sur une période plus récente 2001-2005 examiner l'évolution des prix moyens sur les communes des départements 77, 95 et 93 concernées par le PEB de Roissy. Dont certaines situées dans la future zone D)

Les statistiques citées reposent sur de vraies transactions réalisées dans ces trois départements et disponibles sur le site de la Chambre des Notaires d'Ile de France

Elles concernent tout à la fois les prix de vente des appartements et des maisons constatés dans ces départements/

S'agissant tout d'abord de la Seine et Marne, seules 4 communes de ce département relevant du PEB sont citées :

Appartement	Maison
Ensemble du département	
<ul style="list-style-type: none"> • prix moyen : 2 564 €/m² • évolution trimestrielle : +2.9% • évolution sur 1 an : +16.2% • évolution sur 5 ans : +95.9% 	<ul style="list-style-type: none"> • prix moyen : 237 186 € • évolution trimestrielle : +2.5% • évolution sur 1 an : +13.2% • évolution sur 5 ans : +71.5%
Lagny-sur-Marne	
<ul style="list-style-type: none"> • prix moyen : 2 942 €/m² • évolution sur 1 an : +13.0% • évolution sur 5 ans : +107.2% 	<ul style="list-style-type: none"> • prix moyen : 262 500 € • évolution sur 1 an : +8.5% • évolution sur 5 ans : +87.5%

Meaux

- | | | | |
|-------------------------|------------------------|-------------------------|-----------|
| • prix moyen : | 2 195 €/m ² | • prix moyen : | 242 250 € |
| • évolution sur 1 an : | +12.8% | • évolution sur 1 an : | +29.0% |
| • évolution sur 5 ans : | +96.2% | • évolution sur 5 ans : | +111.9% |

Mitry-Mory

- | | | | |
|-------------------------|------------------------|-------------------------|-----------|
| • prix moyen : | 2 486 €/m ² | • prix moyen : | 225 377 € |
| • évolution sur 1 an : | +6.2% | • évolution sur 1 an : | +7.3% |
| • évolution sur 5 ans : | - | • évolution sur 5 ans : | +73.9% |

Roissy-en-Brie

- | | | | |
|-------------------------|------------------------|-------------------------|-----------|
| • prix moyen : | 2 392 €/m ² | • prix moyen : | 244 500 € |
| • évolution sur 1 an : | +24.0% | • évolution sur 1 an : | +11.1% |
| • évolution sur 5 ans : | +114.6% | • évolution sur 5 ans : | +80.5% |

3 communes sur 4 > prix moyen du département
1 commune sur 4 < prix moyen du département

S'agissant du Val d'Oise, les statistiques concernent 26 communes concernées par le PEB de Roissy.

Appartement

Maison

Ensemble du département

- | | | | |
|-----------------------------|------------------------|-----------------------------|-----------|
| • prix moyen : | 2 588 €/m ² | • prix moyen : | 273 987 € |
| • évolution trimestrielle : | +3.2% | • évolution trimestrielle : | +3.4% |
| • évolution sur 1 an : | +16.3% | • évolution sur 1 an : | +14.8% |
| • évolution sur 5 ans : | +104.7% | • évolution sur 5 ans : | +78.4% |

Argenteuil

- | | | | |
|-------------------------|------------------------|-------------------------|-----------|
| • prix moyen : | 2 500 €/m ² | • prix moyen : | 264 500 € |
| • évolution sur 1 an : | +18.6% | • évolution sur 1 an : | +24.2% |
| • évolution sur 5 ans : | +129.6% | • évolution sur 5 ans : | +104.1% |

Arnouville-lès-Gonesse

- | | | | |
|-------------------------|---|-------------------------|-----------|
| • prix moyen : | - | • prix moyen : | 229 100 € |
| • évolution sur 1 an : | - | • évolution sur 1 an : | +18.1% |
| • évolution sur 5 ans : | - | • évolution sur 5 ans : | +87.9% |

Beauchamp

- | | | | |
|----------------|---|----------------|-----------|
| • prix moyen : | - | • prix moyen : | 260 000 € |
|----------------|---|----------------|-----------|

- évolution sur 1 an : -
- évolution sur 5 ans :
- évolution sur 1 an : -10.2%
- évolution sur 5 ans : +45.1%

Beaumont-sur-Oise

- prix moyen : 2 933 €/m²
- évolution sur 1 an : +20.7%
- évolution sur 5 ans : +125.1%
- prix moyen : -
- évolution sur 1 an : -
- évolution sur 5 ans : -

Cormeilles-en-Parisis

- prix moyen : 2 821 €/m²
- évolution sur 1 an : +8.1%
- évolution sur 5 ans : +83.6%
- prix moyen : 292 000 €
- évolution sur 1 an : +5.8%
- évolution sur 5 ans : +61.0%

Deuil-la-Barre

- prix moyen : 2 740 €/m²
- évolution sur 1 an : +21.1%
- évolution sur 5 ans : +96.5%
- prix moyen : 277 500 €
- évolution sur 1 an : +13.3%
- évolution sur 5 ans : +51.7%

Domont

- prix moyen : 2 738 €/m²
- évolution sur 1 an : +20.6%
- évolution sur 5 ans : +134.6%
- prix moyen : -
- évolution sur 1 an : -
- évolution sur 5 ans : -

Eaubonne

- prix moyen : 2 617 €/m²
- évolution sur 1 an : +18.9%
- évolution sur 5 ans : +107.2%
- prix moyen : 305 260 €
- évolution sur 1 an : +0.7%
- évolution sur 5 ans : +66.9%

Enghien-les-Bains

- prix moyen : 3 440 €/m²
- évolution sur 1 an : +10.6%
- évolution sur 5 ans : +73.6%
- prix moyen : -
- évolution sur 1 an : -
- évolution sur 5 ans : -

Ermont

- prix moyen : 2 759 €/m²
- évolution sur 1 an : +16.0%
- évolution sur 5 ans : +125.7%
- prix moyen : -
- évolution sur 1 an : -
- évolution sur 5 ans : -

Franconville

- prix moyen : 2 439 €/m²
- évolution sur 1 an : +6.0%
- évolution sur 5 ans : +103.0%
- prix moyen : 281 000 €
- évolution sur 1 an : +4.9%

- évolution sur 5 ans : -
- évolution sur 5 ans : +78.1%

Garges-lès-Gonesse

- prix moyen : 1 649 €/m²
- évolution sur 1 an : +10.3%
- évolution sur 5 ans : +122.2%
- prix moyen : -
- évolution sur 1 an : -
- évolution sur 5 ans : -

Gonesse

- prix moyen : 2 197 €/m²
- évolution sur 1 an : +10.7%
- évolution sur 5 ans : +82.5%
- prix moyen : 215 000 €
- évolution sur 1 an : +8.6%
- évolution sur 5 ans : +89.3%

Goussainville

- prix moyen : -
- évolution sur 1 an : -
- évolution sur 5 ans : -
- prix moyen : 220 000 €
- évolution sur 1 an : +18.0%
- évolution sur 5 ans : +95.0%

Groslay

- prix moyen : 2 591 €/m²
- évolution sur 1 an : +11.0%
- évolution sur 5 ans : +93.7%
- prix moyen : -
- évolution sur 1 an : -
- évolution sur 5 ans : -

Herblay

- prix moyen : 2 771 €/m²
- évolution sur 1 an : +7.5%
- évolution sur 5 ans : +81.8%
- prix moyen : 300 000 €
- évolution sur 1 an : +23.5%
- évolution sur 5 ans : +65.4%

Montigny-lès-Cormeilles

- prix moyen : 2 060 €/m²
- évolution sur 1 an : +26.8%
- évolution sur 5 ans : +130.0%
- prix moyen : 267 000 €
- évolution sur 1 an : +18.3%
- évolution sur 5 ans : +103.7%

Montmagny

- prix moyen : 2 375 €/m²
- évolution sur 1 an : +19.5%
- évolution sur 5 ans : +121.6%
- prix moyen : -
- évolution sur 1 an : -
- évolution sur 5 ans : -

Montmorency

- prix moyen : 3 063 €/m²
- évolution sur 1 an : +9.7%
- évolution sur 1 an : +85.3%
- prix moyen : 394 500 €
- évolution sur 1 an : -4.9%

- évolution sur 5 ans :
- évolution sur 5 ans : -

Plessis-Bouchard (Le)

- prix moyen : 2 663 €/m²
- évolution sur 1 an : +14.1%
- évolution sur 5 ans : +91.6%
- prix moyen : -
- évolution sur 1 an : -
- évolution sur 5 ans : -

Saint-Brice-sous-Forêt

- prix moyen : 2 631 €/m²
- évolution sur 1 an : +21.1%
- évolution sur 5 ans : +120.9%
- prix moyen : 267 975 €
- évolution sur 1 an : +9.9%
- évolution sur 5 ans : -

Saint-Gratien

- prix moyen : 2 742 €/m²
- évolution sur 1 an : +21.3%
- évolution sur 5 ans : +105.6%
- prix moyen : -
- évolution sur 1 an : -
- évolution sur 5 ans : -

Saint-Leu-la-Forêt

- prix moyen : 3 372 €/m²
- évolution sur 1 an : +44.1%
- évolution sur 5 ans : +151.4%
- prix moyen : 296 500 €
- évolution sur 1 an : +21.0%
- évolution sur 5 ans : +69.9%

Saint-Prix

- prix moyen : -
- évolution sur 1 an : -
- évolution sur 5 ans : -
- prix moyen : 360 750 €
- évolution sur 1 an : -
- évolution sur 5 ans : -

Sannois

- prix moyen : 2 670 €/m²
- évolution sur 1 an : +14.6%
- évolution sur 5 ans : +97.4%
- prix moyen : 276 650 €
- évolution sur 1 an : +5.1%
- évolution sur 5 ans : +72.8%

Sarcelles

- prix moyen : 1 802 €/m²
- évolution sur 1 an : +21.5%
- évolution sur 5 ans : +116.4%
- prix moyen : -
- évolution sur 1 an : -
- évolution sur 5 ans : -

Soisy-sous-Montmorency

- prix moyen : 2 717 €/m²
- évolution sur 1 an : +27.2%
- évolution sur 5 ans : +120.8%
- prix moyen : 361 875 €
- évolution sur 1 an : +18.6%

- évolution sur 5 ans :
- évolution sur 5 ans : +82.6%

Taverny

- prix moyen : 2 500 €/m²
- évolution sur 1 an : +14.2%
- évolution sur 5 ans : +97.4%
- prix moyen : 272 000 €
- évolution sur 1 an : +13.3%
- évolution sur 5 ans : +80.2%

Villiers-le-Bel

- prix moyen : 1 867 €/m²
- évolution sur 1 an : +20.3%
- évolution sur 5 ans : +125.8%
- prix moyen : -
- évolution sur 1 an : -
- évolution sur 5 ans : -

15 communes sur 26 > prix moyen département
11 communes sur 26 < prix moyen département

Et s'agissant de la Seine-Saint-Denis, 6 communes relevant du PEB sont citées par la Chambre des Notaires d'Île de France :

Appartement

Maison

Ensemble du département

- prix moyen : 2 719 €/m²
- évolution trimestrielle : +4.3%
- évolution sur 1 an : +15.7%
- évolution sur 5 ans : +112.0%
- prix moyen : 259 713 €
- évolution trimestrielle : +3.5%
- évolution sur 1 an : +15.6%
- évolution sur 5 ans : +81.3%

Aulnay-sous-Bois

- prix moyen : 2 143 €/m²
- évolution sur 1 an : +7.8%
- évolution sur 5 ans : +133.8%
- prix moyen : 243 000 €
- évolution sur 1 an : +13.9%
- évolution sur 5 ans : +87.5%

Bourget (Le)

- prix moyen : 2 667 €/m²
- évolution sur 1 an : +29.1%
- évolution sur 5 ans : +115.7%
- prix moyen : -
- évolution sur 1 an : -
- évolution sur 5 ans : -

Épinay-sur-Seine

- prix moyen : 2 127 €/m²
- évolution sur 1 an : +18.2%
- évolution sur 5 ans : +114.0%
- prix moyen : -
- évolution sur 1 an : -
- évolution sur 5 ans : -

Pierrefitte-sur-Seine

- | | | | |
|-------------------------|------------------------|-------------------------|---|
| • prix moyen : | 2 103 €/m ² | • prix moyen : | - |
| • évolution sur 1 an : | +19.7% | • évolution sur 1 an : | - |
| • évolution sur 5 ans : | +114.9% | • évolution sur 5 ans : | - |

Tremblay-en-France

- | | | | |
|-------------------------|------------------------|-------------------------|-----------|
| • prix moyen : | 2 381 €/m ² | • prix moyen : | 238 500 € |
| • évolution sur 1 an : | +30.1% | • évolution sur 1 an : | +11.6% |
| • évolution sur 5 ans : | +103.7% | • évolution sur 5 ans : | +73.8% |

Villepinte

- | | | | |
|-------------------------|------------------------|-------------------------|-----------|
| • prix moyen : | 2 104 €/m ² | • prix moyen : | 228 000 € |
| • évolution sur 1 an : | +16.9% | • évolution sur 1 an : | +16.7% |
| • évolution sur 5 ans : | +91.0% | • évolution sur 5 ans : | +86.9% |

4 communes sur 6 > prix moyen du département

2 communes sur 6 < prix moyen du département

De l'ensemble de ces statistiques, il apparaît donc que les appartements ou maisons de près des 2/3 des communes concernées, non seulement ne subissant pas de dépréciation mais connaissent au contraire une évolution des prix supérieure à la moyenne du département où elles se situent.

Certes et comme le constate la DGAC, ces résultats, plus récents, montrent qu'il est délicat d'établir une corrélation entre le prix des transactions et leur exposition au bruit suivant une règle applicable à n'importe quel aéroport et à n'importe quelle zone riveraine, il n'en demeure pas moins vrai que force est de constater que la dépréciation annoncée n'est pas statistiquement vérifiée.

Peut-être est ce dû à la rareté des biens immobiliers disponibles, notamment en zone C, où s'appliquent déjà les mesures de restriction d'urbanisme, confrontée à une demande soutenue des personnes désirant habiter au plus près de leur lieu de travail, la plate forme de Roissy ayant été un des principaux pôles de création d'emploi en Région Parisienne.

La zone D nouvellement créée par ce PEB devrait cependant poser d'autres problèmes.

En effet, l'article L 147.5 du code de l'urbanisme précise que tout contrat de location de bien immobilier doit préciser de manière claire « zone de bruit » dans les zones A-B-C-D.

En outre tout certificat d'urbanisme doit spécifier l'existence de la zone bruit et l'obligation de respecter les règles d'isolation acoustique en application de l'article L 147.6 du code de l'urbanisme.

La D.G.A.C souligne que cette obligation, n'est pas différente qu'un contrat de risque d'exposition au plomb, etc....

Les observations les plus vives sur cette obligation, proviennent principalement des résidents de la zone D nouvellement créée par rapport aux zones A-B-C qui connaissent déjà cette nécessité d'isolation acoustique.

Cette mesure acoustique renforcée est une conséquence importante obligeant les habitants de la zone D (environ 400 000 personnes) d'effectuer les travaux à leurs frais et sans aucune compensation.

L'obligation de mentionner « zone D servitude de bruit » est ressentie comme une gêne importante et la nécessité d'engager des travaux d'isolation aux frais des particuliers pour les constructions neuves est une nouvelle contrainte indépendante de la volonté des habitants renforcée par l'incompréhension générale provenant de l'inégalité imposée aux riverains de la zone D, par rapport aux autres riverains des zones A-B-C, bénéficiant d'une aide financière compensatrice.

L'obligation d'isolation acoustique, sans compensations est donc un handicap matériel, financier, contraignant, aboutissant à une appréciation de moins-value sur la valeur de revente des biens, soit moins cher (si le bien ancien n'est pas isolé) soit plus cher, pour cause de travaux obligatoires.

Pour permettre qu'en zone D les biens ne subissent pas de dépréciation notable, les observations relevées mentionnent majoritairement la nécessité d'une compensation pouvant revêtir plusieurs formes :

:

- soit une aide financière
- soit une participation quelconque aux travaux
- soit une diminution d'impôt pour zone de bruit
- soit une suppression de taxe
- etc.....

Par ailleurs de nombreuses personnes ont fait état de leur impossibilité d'effectuer ces travaux d'isolation faute de moyens financiers.

Pour toutes les raisons évoquées ci-dessus, la commission d'enquête est favorable à ce que soit étudiée, pour cette nouvelle zone D une compensation financière permettant d'alléger le coût des nouvelles constructions ou la mise aux normes d'insonorisation des constructions existantes.



5.2.9. Thème n° 9 relatif à la problématique du 3^{ème} aéroport

5.2.9.1. Synthèse des lettres et observations relatives à la problématique du thème

Les très nombreuses observations portant sur ce thème sont en relation avec les objectifs susceptibles d'améliorer la situation vécue sous les couloirs aériens et qui portent sur les points suivants :

Les observations favorables à la création d'un troisième aéroport font observer que :

- C'est le moyen de limiter le nombre de mouvements sur l'aéroport de Roissy, et ainsi les plafonner en terme quantitatif,
- C'est le moyen d'instaurer le couvre feu de 22h00 à 6h00,
- C'est le moyen d'envoyer le fret à Vatry, puisque cette solution est très souvent citée, et pourrait ainsi devenir le 3^{ème} aéroport, il est d'ailleurs bien relié à la capitale par le futur TGV est et l'autoroute A4 comme c'est souvent rappelé.
- Si Vatry n'est pas pris en compte dans l'étude, c'est, selon nombre d'observations, parce que ADP n'a pas d'intérêt dans cette infrastructure, ce qui est la preuve qu'il s'agit toujours, selon ces personnes, de prendre en compte d'abord les intérêts économiques avant le respect de la qualité de vie des habitants vivant sous contraintes,

De nombreux conseils municipaux dans leurs délibérations envoyées au Préfet de Région :

« Rappelle la nécessité de créer un troisième aéroport dans le Grand Bassin Parisien (Dammartin en Goële, etc...) » ;

« Rappelle l'importance de la nécessité de créer un troisième aéroport dans le Grand Bassin Parisien (Longperrier, Mauregard, etc...) »,

« Demande la création d'un troisième aéroport (Louvres, etc...) »

Une observation émanant de Mr François GUEGAN de Soisy-sous-Montmorency suggère que le fret soit orienté vers l'aéroport de Vatry et les vols charter vers l'aéroport de Beauvais.

Une observation émanant de Mr DOUSSINEAU de Deuil-la-Barre s'exprime ainsi « STOP au monopole d'ADP, envoi du fret sur Vatry ».

L'observation de Mr KOENIGUER de Saint-Prix évoque l'exemple « De grandes métropoles modernes et dynamiques telles que Séoul, Tokyo, Osaka, Hong Kong et Bangkok qui ont fait le choix de construire un nouvel aéroport international beaucoup plus éloigné du centre que l'ancien, sur des espaces permettant de concevoir des architectures et des infrastructures mieux adaptées au monde d'aujourd'hui (et de demain), que l'on songe par exemple, à la mise en service de l'A 380.... Contrairement à Munich, qui a choisi l'éloignement, Berlin va construire son nouvel aéroport sur un site déjà existant, donc proche de la ville, mais il sera fermé la nuit. Il est stupéfiant de voir les décideurs français s'obstiner dans l'erreur et ne pas vouloir s'inspirer des solutions que tant de pays étrangers ont essayé d'apporter aux

problèmes qui sont les mêmes dans le monde entier ».

Mr CAVARD de Domont demande de « rechercher par des études techniques scientifiques la réelle possibilité de réaliser une troisième plateforme aéroportuaire qui puisse soulager réellement les populations riveraines ».

D'autres sont plus dubitatifs sur la construction d'un troisième aéroport, c'est notamment la position prise par l'association CAP 21 qui par l'intermédiaire de nombreuses lettres stéréotypées envoyées par des particuliers écrit que :

« La construction d'un aéroport :

Cette solution préconisée par certains paraît peu réaliste :

- cela demande du temps,
- expose encore plus de riverains et disperse la pollution d'où risques pour la santé,
- n'empêchera pas les rotations nocturnes,
- d'autres solutions sont donc à rechercher. »

5.2.9.2.Synthèse de ce qui dans le dossier mis à l'enquête est relatif à cette problématique

Il n'est pas fait mention de cette hypothèse dans le dossier soumis à enquête.

5.2.9.3.Avis et commentaires techniques de la DGAC.

L'objectif de la révision du PEB est de définir un nouveau périmètre pour l'application des règles d'urbanisme applicables autour de l'aéroport. Les hypothèses de trafic tiennent compte du développement des plates-formes limitrophes et des autres modes de transport tels que le TGV en matière de report de trafic. Il en est fait mention en page 9 du rapport de présentation : « *Enfin, la demande de transport intérieur, qui sur Paris – Charles-de-Gaulle (9 % en 2004) concerne principalement des pré-acheminements pour les vols en correspondance, devrait rester stable (+ 0,6 % l'an), une part croissante de cette demande préférant le TGV à l'avion pour accéder aux plates-formes aéroportuaires* »)

La politique aéroportuaire décidée à l'issue du Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire du 18 décembre 2003 consiste à développer une desserte équilibrée du territoire basée sur les plates-formes franciliennes, sur les grands aéroports régionaux et sur un troisième réseau de plates-formes de tailles moyennes, existantes ou à créer.

S'agissant des plates-formes franciliennes, le développement maîtrisé de l'aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle s'appuie sur le plafonnement de la gêne sonore globale à son niveau moyen des années 1999/2000/2001 et sur la réduction des nuisances sonores nocturnes par une limitation formelle du nombre de créneaux

horaires attribués dans la plage comprise entre 0 h et 5 h du matin.

Quant au troisième réseau de plates-formes comprenant les aéroports spécialisés pour le charter et le fret comme Vatry, Châteauroux et Beauvais, celui-ci devrait bénéficier d'un trafic induit par les mesures instaurées pour limiter l'activité nocturne de l'aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle.

L'aéroport de Vatry bénéficie potentiellement des transferts de trafic induits par les mesures instaurées pour limiter l'activité nocturne de l'aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle. Outre ces mesures, des actions sont engagées en matière de droits de trafic : lors de chaque négociation bilatérale avec des pays tiers, la DGAC propose systématiquement l'ajout de Vatry au "tableau des routes" des accords bilatéraux pour y favoriser le développement de services réguliers, de passagers ou de fret. Pour les vols affrétés, la DGAC octroie également, sans réserve, les droits de trafic pour les vols des compagnies communautaires ou pour les vols de compagnies de pays tiers exploitant des liaisons entre leur pays et la France.

Ce faisant et dans un contexte libéralisé du transport aérien, l'Etat ne peut pas obliger des opérateurs à se poser sur un terrain qui ne correspond pas à leur souhait. Ce sont les opérateurs qui construisent leur réseau en fonction du marché, notamment de la demande et de la concurrence et qui déterminent ainsi le niveau d'activité des aéroports, et notamment celui de l'aéroport de Vatry. C'est au gestionnaire de la plate-forme qui connaît bien la demande dans sa zone de chalandise qu'il appartient de saisir toutes les opportunités. L'aéroport de Vatry connaît d'ailleurs une très forte croissance. L'aéroport a traité plus de 37 600 tonnes de fret en 2005 contre un peu moins de 1 000 tonnes en 2000.

La problématique du fret aérien sur l'aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle fait l'objet de nombreuses études notamment depuis 2004 dans le cadre du projet CAREX (Roissy Cargo Rail Express). Ce projet porte sur la création d'une plate-forme intermodale air/rail de fret express sur le site de Roissy. Il s'inscrit dans un réseau européen de fret ferroviaire à grande vitesse reliant des plates-formes multimodales. Ce projet serait susceptible d'alléger le trafic de nuit, une partie de celui-ci étant directement lié à l'alimentation du hub en fret aérien. Certains transporteurs de fret express implantés sur l'aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle, dont FedEx, sont intéressés par un recours au réseau ferré à grande vitesse pour remplacer certains de leurs vols court-courriers, notamment la nuit. Pour l'aéroport de Paris, ce projet représente l'opportunité de compléter l'offre modale courte distance entre les hubs européens et ainsi de dégager des capacités aéroportuaires pour le développement du trafic aérien long-courrier.

5.2.9.4. Avis de la commission d'enquête

Les précisions apportées par la DGAC dans sa réponse sont les suivantes :

- La politique aéroportuaire décidée à l'issue du Comité Interministériel d'Aménagement du territoire du 18 décembre 2003 consiste à développer une

desserte équilibrée du territoire basée sur les plates-formes franciliennes, les grands aéroports régionaux et sur un troisième réseau de plates-formes de tailles moyennes, existantes ou à créer.

- S'agissant des plates-formes franciliennes, le développement maîtrisé de l'aéroport de Paris Charles de Gaulle s'appuie sur le plafonnement de la gêne sonore globale à son niveau moyen des années 1999/2000/2001 et sur la réduction des nuisances sonores nocturnes par une limitation formelle du nombre de créneaux horaires attribués dans la plage comprise entre 0 h et 5 h du matin.
- Quant au troisième réseau de plates-formes comprenant les aéroports spécialisés pour les charters et le fret comme Vatry, Châteauroux et Beauvais, celui-ci devrait bénéficier d'un trafic induit par les mesures instaurées pour limiter l'activité nocturne de l'aéroport Paris Charles de Gaulle. L'aéroport de Vatry bénéficie potentiellement des transferts de trafic induits par les mesures instaurées pour limiter l'activité nocturne de l'aéroport de Paris Charles de Gaulle.
- La DGAC rappelle que dans un contexte libéralisé du transport aérien, l'Etat ne peut pas obliger des opérateurs à se poser sur un terrain qui ne correspond pas à leur souhait. Elle indique que l'aéroport de Vatry a traité plus de 37 600 tonnes de fret en 2005 contre un peu moins de 1 000 tonnes en 2000. Il est également fait référence au projet CAREX (Roissy Cargo Rail Express) qui consiste à créer une plate-forme intermodale air/rail de fret express sur le site de Roissy. Ce projet serait susceptible d'alléger le trafic de nuit, une partie de celui-ci étant directement lié à l'alimentation du hub en fret aérien.

La commission d'enquête rappelle que la première observation recueillie sur les registres d'enquête et dans les différents courriers et pétitions demandent l'arrêt des vols de nuit avec l'instauration d'un couvre feu comme à Orly. Cette exigence s'appuie également sur le fait que de nombreux aéroports internationaux situés en Europe ou sur d'autres continents appliquent déjà ce principe.

Explicitement le Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire du 18 décembre 2003 souhaite le développement d'une desserte équilibrée du territoire basé sur les plates-formes franciliennes, sur les grands aéroports régionaux et sur un troisième réseau de plates-formes de tailles moyennes, existantes ou à créer. L'aéroport de Vatry fait partie de ce troisième réseau.

Ce Comité Interministériel reprend de façon synthétique une partie du Rapport d'Information d'une délégation de l'Assemblée Nationale présidée par Mr Philippe DURON déposée le 21 novembre 2001.

Dans un chapitre intitulé « Reconquérir la confiance de la population », la délégation traite du transfert du fret :

« La délégation juge en effet intéressant l'idée de délocaliser l'activité de FEDEX et de l'Aéropostale sur l'aéroport de Vatry, conçu pour le fret, même si elle doit entraîner une indemnisation de ces entreprises. Rappelons que FEDEX transporte à Roissy 120 000 tonnes en 2000 et que 240 000 tonnes sont prévues en 2004, principalement la nuit pour des raisons de correspondance horaire. Cela serait d'autant plus envisageable que 70 % du trafic de Fedex est constitué de fret en transit. Cette mesure permettrait d'améliorer réellement la situation des franciliens : il est d'ailleurs étonnant que la limite à Roissy ne porte que sur les passagers, ce qui la rend relativement inefficace ; en effet, le bruit causé principalement la nuit à Roissy par le fret transporté par les intégrateurs ».

La commission d'enquête a également pris connaissance de la démarche menée par l'aéroport de Francfort qui actuellement exploite l'aéroport de Hahn, situé à 120 km, afin de décharger l'aéroport principal des compagnies à bas coût, du trafic cargo et du trafic charter. La plate forme de Hahn est le centre d'exploitation de la compagnie RYAN AIR en Allemagne, et la plaque tournante d'Air France cargo pour l'Allemagne. Le transfert d'une partie des activités de l'aéroport de Francfort vers celui de Hahn, décidé en 2002 par FRAPORT, (qui détient 73 % du capital de l'aéroport de Hahn), équivalent d'Aéroport de Paris, a pour but d'aboutir à un couvre feu dès que possible sur l'aéroport principal.

Il semble à la commission d'enquête que la comparaison avec l'aéroport de Francfort se justifie compte tenu des aspects suivants :

- L'aéroport se situe dans un environnement urbanisé,
- Les riverains sont très nombreux à se plaindre,
- Le niveau d'activité est proche, voir le tableau ci-dessous concernant l'année 2003.

	Aéroport de Paris Charles de Gaulle	Aéroport de Francfort
Trafic de passagers (en millions)	48,2	48,3
Classement des aéroports européens	3 ^{ème} position	2 ^{ème} position
Trafic de fret (en millions de tonnes)	1,72	1,65
Classement des aéroports européens	1 ^{ère} position	2 ^{ème} position

On assiste un peu partout en Europe à la création de plates formes dites « intermodales », spécialisées notamment dans le traitement du fret, comme celle de Liège en Belgique, celle de Cologne en Allemagne. Au Royaume Uni, dans le cadre

de la consultation sur l'avenir du transport aérien, l'IATA estime que l'aéroport d'East Midlands devrait être spécialisé pour ce type de trafic, afin de desserrer la contrainte sur les aéroports londoniens.

Pour la commission d'enquête, compte tenu que le trafic de nuit augmente plus rapidement que le trafic de jour, l'aéroport de Vatry est la réponse possible et quasi immédiate au transfert du fret voire de charters afin de pouvoir instaurer un couvre feu sur l'aéroport de Paris Charles de Gaulle.

Cette disposition devrait intégrer la constitution d'un pôle multimodal sur le site de Vatry qui se substituerait à celui projeté sur la plate-forme de l'aéroport Paris Charles de Gaulle. Pour répondre à une politique mettant en œuvre le développement durable, une connexion au réseau ferré LGV européen afin d'acheminer les conteneurs serait indispensable, ainsi qu'une liaison TGV reliant les deux plates-formes (temps de transport 35 minutes) qui permettrait également un déplacement facile des personnels concernés. L'objection du coût économique que représenterait un projet de cette ampleur est à comparer avec l'amélioration de la qualité de vie tant du point de vue social que du point de vue santé publique pour plusieurs centaines de milliers de franciliens. Le défi environnemental serait alors relevé car la nuisance nocturne est la plus mal ressentie.

La commission d'enquête considère que la mise en œuvre de cette recommandation est la seule qui permette de concilier maintien de l'activité économique de l'aéroport et application d'un couvre feu de 23h00 à 6h00 sur l'aéroport de Paris Charles de Gaulle (Thème n° 3).



5.2.10. Thème n° 10 relatif aux procédures d'indemnisation

5.2.10.1. Synthèse des lettres et observations relatives à la problématique du thème

De nombreuses observations évoquent en premier lieu les indemnisations dont le montant est insuffisant.

L'isolation des toitures n'est pas prise en compte.

Des disparités apparaissent fréquemment si l'on est d'un côté ou de l'autre d'une rue : il y a prise en charge ou non des travaux d'isolation.

Il est incompréhensible que le PGS ne soit pas exactement calqué sur la zone C du PEB.

C'est le cas notamment du Conseil municipal de Dammartin en Goële qui : « demande que le PEB et le PGS aient des tracés identiques notamment sur la zone D ».

Des indemnités devraient être versées aux habitants de la zone D qui se voient imposer des obligations d'isolation acoustique renforcée et de mentions contractuelles sans compensations financières. La gêne est pourtant reconnue ipso facto, par la création de cette nouvelle zone.

Le Conseil Municipal de Dammartin en Goële demande notamment : « qu'un système d'indemnisation pour les communes soit mis en place. Celui-ci doit correspondre aux recettes attendues par les communes avant la mise en place des contraintes » et « qu'un dégrèvement sur la taxe du foncier bâti soit appliqué au bénéfice des riverains situés dans les zones A, B, C, D avant promulgation des nouvelles courbes de bruits et qu'une formule de compensation soit créée pour ne pas diminuer les revenus des communes ».

Cette position est aussi défendue par le Conseil Municipal de Mauregard et par d'autres conseils municipaux

De nombreuses lettres ou observations évoquent également ces demandes d'indemnisation :

Ainsi dans une lettre stéréotypée, Mr et Mme PUZZUOLI de Saint Prix écrivent : « Ma commune sera classée en zone D, donnant l'obligation d'isoler les nouvelles constructions et ceci à la charge du riverain sans qu'aucune aide ne soit prévue ».

Mr Rémy FOUCHEROT de Sarcelles écrit de son côté : « En zone D, l'obligation d'isoler les nouvelles constructions sera à la charge du riverain. Or aucune aide à l'insonorisation n'est prévue. ».

5.2.10.2. Synthèse de ce qui dans le dossier mis à l'enquête est relatif à cette problématique

Au § 1.2, concernant la délimitation des zones, seule est évoquée à la page 5, la création de la zone D et les conséquences qui en découlent en référence aux articles L.147-5 et L.147-6 du code de l'urbanisme.

Aucune mention d'indemnisations n'est portée dans le dossier du projet de PEB.

5.2.10.3.Avis et commentaires techniques de la DGAC.

Finalités des PEB et PGS

Les plans d'exposition au bruit (PEB) et les plans de gêne sonore (PGS) des aéroports correspondent à deux dispositifs dont les finalités sont différentes.

Le PGS est défini par l'article L. 571-15 du Code de l'environnement. C'est un document constatant la gêne réelle subie autour d'un aéroport et délimitant, aux abords d'un aéroport, des zones dans lesquelles les habitations et certains équipements publics existants sont éligibles à des aides financières pour des travaux d'insonorisation. C'est donc un outil à vocation « réparatrice », visant à concilier l'activité aéronautique et le droit au repos et à la tranquillité des populations riveraines. Le PGS est établi sur la base du trafic estimé, des procédures de circulation aérienne applicables et des infrastructures qui seront mis en service dans l'année suivant la date de publication de l'arrêté approuvant le PGS.

Le PEB est défini par les articles L. 147-1 à 147-8 du Code de l'urbanisme. C'est un document d'urbanisme visant à encadrer l'urbanisation en réglementant, voire en interdisant, les droits à construire dans des secteurs exposés ou susceptibles d'être exposés aux nuisances générées par l'activité de la plateforme. C'est donc un outil de planification à vocation « préventive ». Le PEB est établi sur la base d'hypothèses à court, moyen et long termes de développement et d'utilisation de l'aéroport.

Délimitation des zones des PEB et PGS

Le plafonnement de la gêne sonore autour de l'aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle constitue une véritable garantie de stabilité du PEB. Quelque que soit le scénario choisi respectant ce plafonnement pour élaborer le PEB, son périmètre demeure inchangé compte tenu du caractère dimensionnant pour les courbes que représente le plafonnement de la gêne sonore.

La valeur d'indice fixant la limite de la zone C conduit à un périmètre du PEB très proche de celui du PGS. Le principe d'un périmètre identique pour le PGS et le PEB est une position défendue par de nombreux acteurs comme l'ACNUSA.

La zone D d'un PEB, zone comprise entre la limite extérieure de la zone C et la courbe d'indice $L_{den} 50$, est obligatoire pour les principaux aéroports français. Elle n'impose pas de restriction à l'urbanisation. Les constructions nouvelles autorisées doivent faire l'objet de mesures d'isolation acoustique renforcées dont le

coût est à la charge du constructeur. Le surcoût induit par de telles mesures est limité au regard du coût de construction d'une installation. Ce dispositif est similaire à celui qui est appliqué aux voisinages des infrastructures de transports terrestres.

Attribution des aides et travaux pris en compte

Les travaux d'insonorisation prennent en compte l'isolation des toitures.

En 2006, environ 3 000 logements ont bénéficié d'une aide pour un montant de 25,2 M€. Toutes les demandes d'aide ont été satisfaites.

Indemnisation au bénéfice des collectivités territoriales

Pour les communes dont le développement est contraint par la présence de l'aéroport, un fond de compensation des nuisances aéroportuaires leur est réservé. Créé depuis le 1^{er} janvier 2000, en application de l'article 97-II de la loi de finances rectificative pour 1999, ce fond permet aux communes concernées de bénéficier des retombées économiques positives de l'activité du transport aérien. Ce fond est alimenté par une contribution annuelle votée par le conseil d'administration d' « Aéroports de Paris » et sur l'écrêtement des fonds départementaux de la taxe professionnelle. Les ressources sont attribuées aux communes dont le territoire se situe, au 1^{er} janvier de l'année de répartition, en totalité ou en partie dans le PGS de l'aéroport et dont le potentiel fiscal par habitant est inférieur au double du potentiel fiscal moyen par habitant des communes du PGS. Elles sont affectées aux communes éligibles, dont fait partie la commune de Dammartin en Goële, selon une clé de répartition définie. Au titre de l'année 2005, les ressources sont élevées à un montant total de 6,9 M€.

5.2.10.4. Avis de la commission d'enquête

La commission d'enquête constate que le projet de PEB qui crée une nouvelle zone D dans laquelle, ipso facto, une pollution sonore est reconnue, engendre des contraintes financières, en l'occurrence des travaux d'isolation pour les nouvelles constructions et des mentions obligatoires de la situation en zone D dans les actes administratifs ou commerciaux.

La D.G.A.C souligne que le PGS et le PEB sont régis par des codes différents (PGS Code de l'Environnement, PEB Code de l'Urbanisme). Seul le Code de l'Environnement permettrait une indemnisation des constructeurs que ne prévoit pas le Code de l'Urbanisme. Cependant, c'est de la part de la D.G.A.C, ignorer ou méconnaître, le principe pollueur-payeur, principe général du droit de l'environnement repris dans la législation française et inscrit à l'article L. 110-1 du Code de l'Environnement selon lequel : « Les frais résultant de mesures de prévention, de réduction de la pollution et de la lutte contre celle-ci sont supportés par le pollueur ». Certes, la principale difficulté consisterait à identifier le pollueur qui peut être le producteur, le consommateur ou les différents maillons de la chaîne économique.

Dans le cas présent, la commission d'enquête souligne le fait que la mise en

place des mesures évoquées dans les autres thèmes et en particulier le thème 4 relatif aux procédures d'atterrissage ou de décollage réduirait l'étendue de la zone D et les contraintes qui en découlent.

Elle recommande d'étudier la pertinence d'aménagements de textes réglementaires s'inspirant, par exemple des dispositions du PGS et d'autres mesures telles que des crédits d'impôts, au même titre que les dispositifs existants sur les travaux d'isolation thermique pour envisager une procédure d'indemnisation même dulcifiée par rapport à la zone C. Ce serait une amélioration des contraintes infligées aux habitants de cette zone D.



5.3. *Evaluation du projet de PEB*

5.3.1. *En termes d'objectif final.*

L'élaboration d'un PEB aboutit à un document graphique qui est l'instrument de mise en œuvre de la Loi. Le PEB est établi pour une échéance donnée telle que l'on puisse raisonnablement prévoir le développement du trafic aérien et des infrastructures. Au delà du diagnostic de nuisances sonores, la procédure d'approbation permet des échanges entre les différents partenaires, populations exposées et exploitant de l'aéroport. L'exploitation de l'aéroport peut être modifiée afin de réduire les nuisances, par la prise en compte de 4 zones de bruit où tout "contrat de location à usage d'habitation doit comporter une clause claire et lisible précisant la zone de bruit où se trouve localisé ledit bien" :

- une zone A de bruit très fort, inconstructible ;
- une zone B, de bruit fort à très fort, où de rares constructions sont autorisées ;
- une zone C de bruit sensible à fort, où l'habitat peut-être très légèrement densifié
- une zone D de bruit où l'habitat ne fait pas l'objet de restrictions des droits à construire

Le PEB est donc un outil pour dicter des règles d'urbanisme de portée supracommunale opposables aux divers documents d'urbanisme (SDAU, PLU, etc.) visant à interdire ou limiter les possibilités de construction dans les zones soumises au bruit des aéronefs, telles qu'elles sont délimitées par le PEB.

S'agissant des 4 zones de l'aéroport de Paris Charles de Gaulle, elles sont réparties comme suit :

- une zone A ne comportant aucune habitation ;
- une zone B habitée actuellement par 14700 personnes

Dans ces deux zones aucune construction d'habitation nouvelle n'est autorisée.

- une zone C actuellement habitée par 215000 personnes ;

Dans cette zone C, les constructions individuelles sont autorisées sous certaines conditions mais les constructions collectives sont interdites.

- une zone D habitée actuellement par 406000 personnes ;

et dans cette zone D, toutes les constructions sont autorisées mais il existe des contraintes non compensées sur l'isolation phonique.

Le projet de PEB vise, à empêcher que de nouvelles populations s'installent, notamment en zone C sans jouer de rôle sur les nuisances actuellement constatées et spécialement les nuisances sonores nocturnes.

S'agissant de l'objectif final, la commission d'enquête n'a pas jugé opportun de remettre en cause les niveaux Lden proposés pour les zones B et

C estimant que les niveaux choisis fixés à Lden 56dB pour la zone C et Lden 65 dB pour la zone B lui paraissent être le meilleur compromis, compte tenu notamment de la similitude existant entre le périmètre de la zone III du PGS et le périmètre de la zone C.

Elle pense également que cette similitude serait de nature à simplifier la compréhension pour le public des deux types d'enquêtes PGS et PEB, cette distinction n'apparaissant pas évidente aux non initiés.

5.3.2. En termes de difficultés prévisibles

En apparence, il s'agit d'une simple actualisation, imposée par la législation, d'un PEB datant de 1989 (un décret du 26 avril 2002 rend obligatoire la révision de tous les PEB, aux nouvelles normes, avant le 31 décembre 2005) par suite de la modification de l'indice de référence, l'indice Lden remplaçant l'indice psophique, par la prise en compte de la mise en service des deux doublets de piste et l'abandon du projet de 5^{ème} piste orientée nord-sud et par la création d'une nouvelle zone périphérique, la zone D, qui ne prévoit pas de contraintes particulières pour son urbanisation.

En fait, la commission d'enquête a éprouvé un certain malaise qui s'est accentué au cours de l'enquête en ce qui concerne deux éléments :

- l'un qui relève manifestement de cette enquête et qui a trait aux prévisions de trafic futur ;
- l'autre qui a mobilisé massivement les populations concernées, lesquelles ont surtout exprimé les gênes sonores et/ou les pollutions constatées ce qui relève plutôt du plan de gêne sonore.

5.3.2.1. S'agissant des prévisions de trafic futur

Un des critères d'établissement de ce PEB repose sur des prévisions de trafic.

Or comme toutes prévisions celles qui sont données dans le dossier sont contestables. Elles ont d'ailleurs été massivement remises en cause durant cette enquête puisque ce critère arrive en tête des items évoqués dans les observations recueillies et les lettres adressées à la commission d'enquête.

Qu'il s'agisse des hypothèses à court, moyen ou long terme elles sont considérées comme peu réalistes :

- le scénario à court terme correspond à un trafic de 550000 mouvements annuels or en 2004 près de 526000 mouvements ont déjà été constatés...
- le scénario à moyen terme (horizon 2015) prévoit de 580000 à 620000 se fondant sur une croissance annuelle très nettement inférieure à celle constatée dans le passé...
- le scénario à long terme (horizon 2025) prévoit de 620000 à 680000 mouvements suivant que l'on plafonne ou non la gêne sonore. Ce scénario est aussi considéré par de très nombreuses observations comme irréaliste.

La commission d'enquête qui ne comprend pas en son sein de spécialiste

ou d'expert aéronautique n'est pas à même de contester valablement les chiffres présentés en présentant ses propres projections qui seraient d'ailleurs tout aussi contestables.

Elle préfère donc retenir le principe d' "adaptation à la réalité" et demande (Cf. thème n°2 développé supra) :

- qu'une nouvelle révision soit automatiquement engagée dès que le chiffre de 600 000 mouvements sera atteint, sans attendre l'éventuelle échéance administrative prévue pour engager cette révision ;
- qu'une nouvelle étude à moyen terme soit effectuée dans 5 ans, en 2012 et Si cette étude, établie avec les mêmes critères que l'étude du présent PEB, devait s'écarter de plus de 5 % des chiffres annoncés aujourd'hui pour l'année 2020, qu'une nouvelle révision soit automatiquement engagée

5.3.2.2.S'agissant des gênes sonores et/ou pollutions évoquées

Par rapport à l'objet de l'enquête qui visait à définir les secteurs A, B, C et D sur lesquels doivent s'appliquer les diverses prescriptions relatives à l'urbanisme, force est de constater que les populations concernées par l'enquête ont surtout évoqué les nuisances sonores existantes et les difficultés qu'elles ressentent à vivre avec l'aéroport au quotidien avec une mention toute particulière pour les périodes nocturnes.

En cela les observations et courriers adressés se rapportaient davantage au Plan de Gêne Sonore qu'au Plan d'Exposition au Bruit objet de l'enquête.

Cette confusion, au demeurant compréhensible, les termes " exposition au bruit" ne reflétant pas véritablement des préoccupations d'urbanisme a perduré tout au long de l'enquête.

Fallait-il pour autant que la commission d'enquête se cantonne au seul PEB mis à l'enquête et ne traite pas des innombrables observations et courriers "hors sujet" ?

Tout en regrettant que les PEB et PGS de Paris Charles de Gaulle n'aient pas été mis à l'enquête conjointement, la commission d'enquête a cependant pris le parti de traiter l'ensemble des observations et courriers adressés, fussent-ils "hors sujet" pour les raisons suivantes :

- elles traduisent des préoccupations réelles et un ressenti que les autorités publiques ne peuvent et ne doivent ignorer ;
- elles participent à la nécessaire transparence administrative propre à toute enquête publique et toute autre attitude affaiblirait la pertinence des enquêtes publiques en général et la confiance que les populations peuvent avoir à leur endroit ;
- elles peuvent entraîner la prise de mesures ou de décisions qui ne sont pas sans conséquence pour le PEB lui-même.

La DGAC l'a d'ailleurs fort bien compris et admis puisqu'elle a répondu de manière détaillée à l'ensemble des thèmes qui lui ont été adressés par la

commission d'enquête dont nombre d'entre eux ne traitaient pas précisément du PEB, et quel que soit l'avis que l'on puisse avoir sur les réponses faites, il convient de saluer cet effort méritoire.

C'est ainsi que la commission d'enquête a traité des principales nuisances sonores et/ou pollutions ressenties ou constatées.

Il est notamment apparu que les nuisances sonores nocturnes constituaient le cœur du problème et le véritable critère du degré d'acceptabilité de l'aéroport par les populations riveraines.

Car d'une manière générale les riverains ne remettent pas en cause l'aéroport lui-même et ne demandent pas sa suppression mais expriment les difficultés qu'elles éprouvent à vivre, au quotidien avec l'aéroport, et leur déception face aux mesures annoncées en 2002 et précisées par le Ministre des Transports le 23 janvier 2004 et qui n'auraient produit que pas ou peu d'effets.

Il est donc désormais urgent de réconcilier l'aéroport de Paris Charles de Gaulle avec les populations riveraines et son environnement en prenant des mesures plus efficaces sous peine d'avoir à faire face dans les années qui viennent à une contestation d'une toute autre ampleur pouvant remettre en cause les divers avantages notamment économiques et/ou en termes d'emploi de cette plate forme d'une importance primordiale pour la Région Parisienne.

LA COMMISSION D'ENQUETE :

MAURICE MARTY :
MEMBRE



JEAN PIERRE CHAULET :
PRESIDENT



GUY BOURETZ :
MEMBRE



ANDRE GOUTAL :
MEMBRE



MARC ALLART :
MEMBRE




**6. Avis et conclusions de la commission
d'enquête sur le projet de PEB
de l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle**

6.1. Préambule.

La présente enquête concernant la révision du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle fait référence au Code de l'Urbanisme et au Code de l'Environnement.

Or ce dernier affirme au titre des "Principes Généraux"

« Article L110-1

I. - Les espaces, ressources et milieux naturels, les sites et paysages, la qualité de l'air, les espèces animales et végétales, la diversité et les équilibres biologiques auxquels ils participent font partie du patrimoine commun de la nation.

*II. - Leur protection, leur mise en valeur, leur restauration, leur remise en état et leur gestion sont d'intérêt général et concourent à l'objectif de **développement durable** qui vise à satisfaire les besoins de développement et la **santé des générations présentes sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs**. Elles s'inspirent, dans le cadre des lois qui en définissent la portée, des principes suivants :*

*1° Le principe de **précaution**, selon lequel l'absence de certitudes, compte tenu des connaissances scientifiques et techniques du moment, ne doit pas retarder l'adoption de mesures effectives et proportionnées **visant à prévenir un risque de dommages graves et irréversibles à l'environnement à un coût économiquement acceptable** ;*

2° Le principe d'action préventive et de correction, par priorité à la source, des atteintes à l'environnement, en utilisant les meilleures techniques disponibles à un coût économiquement acceptable ;

*3° Le principe **pollueur-payeur**, selon lequel les frais résultant des mesures de prévention, de réduction de la pollution et de lutte contre celle-ci doivent être supportés par le pollueur ;*

*4° Le principe de **participation**, selon lequel chacun a accès aux informations relatives à l'environnement, y compris celles relatives aux substances et activités dangereuses, et le public est associé au processus d'élaboration des projets ayant une incidence importante sur l'environnement ou l'aménagement du territoire.*

Article L110-2

Les lois et règlements organisent le droit de chacun à un environnement sain et contribuent à assurer un équilibre harmonieux entre les zones urbaines et les zones rurales.

Il est du devoir de chacun de veiller à la sauvegarde et de contribuer à la protection de l'environnement.

***Les personnes publiques et privées** doivent, dans toutes leurs activités, se conformer aux mêmes exigences. »*

C'est donc dans l'esprit des Principes Généraux édictés dans ce Code qu'il convient d'examiner, au sens large, le projet actuel de révision du Plan d'Exposition au Bruit soumis à enquête.

6.2. Avis sur le projet de PEB

Au-delà du projet de PEB soumis à l'enquête, il est apparu que les nuisances sonores en général et spécialement les nuisances sonores nocturnes constituaient le cœur du problème et le véritable critère du degré d'acceptabilité de l'aéroport de Paris Charles de Gaulle par les populations riveraines.

Car d'une manière générale les riverains ne remettent pas en cause l'aéroport lui-même et ne demandent pas sa suppression mais expriment les difficultés qu'elles éprouvent à vivre, au quotidien avec l'aéroport, et leur déception face aux mesures annoncées en 2002 et précisées par le Ministre des Transports le 23 janvier 2004 et qui n'auraient produit que pas ou peu d'effets.

Il est donc désormais urgent de réconcilier l'aéroport de Paris Charles de Gaulle avec les populations riveraines et son environnement en prenant des mesures plus efficaces sous peine d'avoir à faire face dans les années qui viennent à une contestation d'une toute autre ampleur pouvant remettre en cause les divers avantages notamment économiques et/ou en termes d'emploi de cette plate forme d'une importance primordiale pour la Région Parisienne.

6.3. Conclusions sur le projet de PEB

A l'issue d'une enquête publique menée par 5 commissaires enquêteurs pendant 40 jours consécutifs sur le territoire des 127 communes concernées par le projet de PEB de l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle.

Après une étude attentive et approfondie du dossier mis à l'enquête suivie d'une réunion avec les responsables de la DGAC et des préfectures concernées par le projet afin de mieux comprendre les finalités et les enjeux de cette enquête,

Après que l'ensemble des commissaires enquêteurs ait reçu au cours des 69 permanences tenues dans les mairies des 40 communes les plus importantes concernées par l'enquête les habitants de ces communes venus consulter le dossier d'enquête et pour certains d'entre eux déposer des documents ou inscrire leurs observations ;

Après que la commission d'enquête ait, une fois l'enquête terminée :

- dépouillé l'ensemble des observations et lettres recueillies au cours de l'enquête, identifié les principaux thèmes et formulé à l'endroit de la DGAC les diverses problématiques évoquées,
- reçu les éléments de réponse de la DGAC, sous forme de commentaires et/ou avis technique aux problématiques des thèmes dégagés par la commission pour cette enquête,

Sur la forme et la procédure de l'enquête :

Considérant que les conditions de déroulement de l'enquête ont respecté la législation et la réglementation en vigueur pour ce qui concerne les avis

de publicité dans la presse et l'affichage dans chacune des 127 communes concernées par l'enquête,

Considérant que ces affichages, maintenus et vérifiés tout au long de l'enquête, sont attestés par les certificats d'affichage des maires des communes concernées,

Considérant que les commissaires enquêteurs ont également vérifié au cours de leurs visites et/ou des permanences effectuées dans chacune des communes qu'ils avaient en charge la réalité de cet affichage,

Considérant que le dossier d'enquête mis à l'enquête, était d'un abord facile et que sa composition tout comme son contenu, bien que relativement succincts étaient conformes aux textes en vigueur ;

Considérant que les permanences se sont déroulées d'une manière générale dans d'excellentes conditions d'organisation et que la population a participé de manière très variable, selon les communes concernées, à cette consultation, l'ouest parisien se sentant davantage concerné par l'est parisien,

Sur le fond de l'enquête :

Considérant les **491** observations orales et les **3880** observations écrites recueillies sur l'ensemble des registres à l'issue de l'enquête,

Considérant les **647** lettres pétition remises aux commissaires enquêteurs au cours de leurs permanences,

Considérant également les **12642** courriers directement adressés au Président de la commission d'enquête,

Considérant qu'il émane majoritairement de ces observations ou courriers :

- des reproches réitérés sur les nuisances sonores provoquées par cet aéroport, spécialement en période nocturne ;
- des doutes profonds sur les hypothèses de projections de mouvements annuels à court, moyen ou long terme ;
- la crainte que la situation constatée ne perdure à l'avenir, voire ne s'aggrave.
- mais pas de remise en cause fondamentale de l'existence de l'aéroport

Considérant également que ces observations ou courriers relèvent davantage du Plan de Gêne Sonore que du Plan d'Exposition au Bruit,

Considérant que dans les éléments de réponse qu'elle a, par la suite, apportée aux thèmes dégagés par la commission, la DGAC s'est attachée à éclairer la commission sur chacun des thèmes qui lui ont été soumis en approfondissant les points obscurs et/ou par trop techniques mais a maintenu globalement les mesures annoncées le 25 juillet 2002 par le Ministre des transports sans proposer de nouvelles mesures ;

Considérant que ces mesures n'ont pas entraîné tous les effets escomptés,

Considérant cependant qu'il importe cependant de répondre aux préoccupations et aux inquiétudes des riverains en allant au-delà des réponses formulées,

A l'unanimité la commission d'enquête donne donc **un avis favorable** au projet de PEB de Paris Charles de Gaulle assorti des deux **réserves**⁽¹⁾ et des 6 **recommandations**⁽²⁾ suivantes :

RESERVE : ⁽¹⁾ (Si les réserves ne sont pas levées par le maître d'ouvrage, le rapport est réputé défavorable).

RESERVE N°1 :

La commission demande qu'une nouvelle révision soit automatiquement engagée dès que le chiffre de 600 000 mouvements sera atteint, sans attendre l'éventuelle échéance administrative prévue pour engager cette révision.

RESERVE N°2 :

La commission demande qu'une nouvelle étude à moyen terme soit effectuée dans 5 ans, soit en 2012 et si cette étude, établie avec les mêmes critères que l'étude du présent PEB, devait s'écarter de plus de 5 % des chiffres annoncés aujourd'hui pour l'année 2020, qu'une nouvelle révision soit automatiquement engagée

RECOMMANDATIONS : ⁽²⁾ (Les recommandations correspondant à des préconisations vivement souhaitées et la commission d'enquête demande qu'elles soient prises en considération par le maître d'ouvrage).

Les recommandations sont à prendre en considération dans l'ordre de priorité suivant :

RECOMMANDATION N°1

Afin de mettre en place un couvre feu total de 23h00 à 6h00 du matin, la commission demande que soit étudiée la constitution d'un pôle multimodal sur le site de Vatry qui se substituerait à celui projeté sur la plate-forme de l'aéroport Paris Charles de Gaulle. Pour répondre à une politique mettant en œuvre le développement durable, une connexion au réseau ferré LGV européen afin

d'acheminer les conteneurs serait indispensable, ainsi qu'une liaison TGV reliant les deux plates-formes (temps de transport 35 minutes) qui permettrait également un déplacement facile des personnels concernés. L'objection du coût économique que représente un projet de cette ampleur est à comparer avec l'amélioration de la qualité de vie tant du point de vue social que du point de vue de la santé publique qu'il représente pour plusieurs centaines de milliers de franciliens.

RECOMMANDATION N°2 :

La commission demande qu'une recherche transparente soit entreprise très rapidement en relation avec des organismes indépendants pour améliorer l'emport moyen des aéronefs à Paris Charles de Gaulle et déboucher sur des solutions efficaces avant la fin de l'année 2008.

RECOMMANDATION N°3 :

Par référence aux procédures appliquées dans plusieurs aéroports internationaux importants et de manière à faire survoler le moins de personnes possibles à l'altitude la plus élevée, la commission demande que les différents acteurs que sont ADP, la DGAC, les pilotes et les contrôleurs de la navigation aérienne étudient dans le cadre des réglementations actuelles et en liaison avec EUROCONTROL les possibles modifications des procédures d'atterrissage et de décollage pour l'aéroport de Paris Charles de Gaulle

RECOMMANDATION N°4 :

Afin de mieux contrôler les rejets et la pollution atmosphérique dus à l'activité aérienne de Paris Charles de Gaulle, la commission d'enquête souhaite la création d'un organisme de contrôle qui serait une sorte d'ACNUSA chargé de la pollution atmosphérique et qui aurait pour mission d'assurer la veille sanitaire des populations exposées en posant le principe d'un plafonnement sanitaire.

RECOMMANDATION N°5 :

Compte tenu de l'obligation faite par la loi SRU aux communes de plus de 1500 habitants, en Région Parisienne, de posséder sur leur territoire plus de 20 % de logements locatifs sociaux (Article L 302-5 du Code de la Construction et de l'Habitation) et devant l'impossibilité pour les communes classées en zones A, B et C d'un PEB approuvé d'appliquer le principe édicté, la commission d'enquête demande à ce que lesdites communes soient dispensées de cette obligation.

RECOMMANDATION N°6 :

La commission d'enquête est favorable à ce que soit étudiée, pour la nouvelle zone D délimitée par ce PEB, une compensation financière permettant d'alléger le coût des nouvelles constructions ou la mise aux normes d'insonorisation des constructions existantes.

LA COMMISSION D'ENQUETE :

MAURICE MARTY :
MEMBRE



JEAN PIERRE CHAULET :
PRESIDENT



GUY BOURETZ :
MEMBRE



ANDRE GOUTAL :
MEMBRE



MARC ALLART :
MEMBRE

