

## **La Charte du développement durable de Roissy CDG : Pour clarifier le débat et rétablir la vérité**

### **Articles du journal Le Parisien**

Un article paru le 13 février a jeté le trouble en évoquant la concentration des vols de nuit sur les 2 pistes nord (doublet nord) de Roissy CDG et donc l'établissement d'un couvre-feu sur les 2 pistes sud. Nous avons réagi, en commun avec les deux autres associations représentées dans les travaux de la Charte pour rétablir la vérité. Des élus nous sont venus en aide. Toutefois l'article rectificatif du 18 février reste ambigu.

Ces articles ([voir pièces jointes](#)) font essentiellement référence à une des mesures envisagées : **l'utilisation préférentielle des pistes nord de l'aéroport (le doublet nord) proposée à l'essai** sur la base de l'utilisation exclusive de ce doublet quatre nuits par semaine (deux nuits de travaux sur le doublet Sud et deux nuits du week-end entre 0h30 et 5h00), enfin, l'utilisation préférentielle du doublet nord entre 22h00 et 0h30 et entre 5h00 et 6h00.

Cette option a été demandée à la DGAC par un député, élu du Val-d'Oise. Les associations de riverains y sont fermement opposées ainsi qu'à toute mesure visant simplement à transférer les nuisances d'une population sur l'autre.

### **Les travaux pour la charte du développement durable de Roissy CDG.**

Le Préfet de la Région Île-de-France a enfin donné le coup d'envoi, le 5 novembre 2009, des travaux pour l'établissement de la charte du développement durable de Roissy CDG, demandé par le Président de la République en juin 2007. L'ADVOCNAR y participe activement.

Une réunion du groupe de réflexion, présidée par le Préfet a eu lieu le 11 février 2010. Elle a fait le point d'étape des commissions de travail qui couvrent les différents aspects : aide aux riverains, aménagement du territoire, l'urbanisme, transports et bien sûr, l'environnement avec au centre les nuisances sonores subies par les populations survolées.

Considérant la puissance des forces en présence, les intérêts contradictoires entre environnement et économie, les départements du Val d'Oise et Seine-et-Marne, les tenants du grand Paris avec Roissy la porte du monde et ses opposants. Nous savons donc que la tâche sera rude pour faire valoir la nécessaire prise en compte de la qualité de vie et la protection de la santé des riverains. C'est une occasion unique qui nous est donnée pour la première fois d'entrer dans une concertation - négociation avec toutes les parties prenantes.

Mais nous ne sommes pas seuls face à la toute-puissance du lobby aérien, nous avons avec nous tous les riverains des grands aéroports des pays développés pour réclamer un juste équilibre entre intérêts économiques et respect des riverains et de l'environnement.

### **Situation pour la réduction des nuisances sonores**

#### **La DGAC a présenté la démarche élaborée pendant les réunions de commissions :**

- Identifier les mesures de gestion du trafic susceptibles de diminuer les nuisances.
- Combiner ces mesures afin que **chaque riverain bénéficie d'un effet global positif**.
- Les évaluer pendant un semestre, dans la plage horaire 22h00-6h00 et dresser le bilan de l'expérimentation à la fois par des mesures physiques et par des sondages concernant le ressenti.
- Au-delà des mesures opérationnelles, étudier les possibilités de moderniser les flottes.

## Communiqué à nos adhérents

### De quelles mesures de gestion du trafic s'agit-il ?

Le plan comprend cinq mesures, seules 4 pourront être testées de mi-mai à mi-novembre 2010.

- Le relèvement des altitudes de survol en Île-de-France, avant descente finale. Annoncée depuis décembre 2007, elle ne sera pas testée, car elle nécessite une enquête publique prévue pour fin 2010 avec une entrée en service en avril 2011. *Impact important surtout au-delà du PEB et, à l'intérieur, pour l'atterrissage sur les trajectoires du doublet nord dans le Val d'Oise et celles du doublet sud en Seine et Marne.*
- La mise en place progressive de la descente continue donc sans palier horizontal. *Impact hors du PEB, supérieure à la mesure précédente si elle est appliquée sur un nombre important de mouvements, comme à Londres Heathrow.*
- le décollage en seuil des pistes. *Il permet d'avoir des avions plus hauts au moment d'aborder les zones habitées.*
- Privilégier les périodes de décollage face à l'Ouest, en admettant des atterrissages par léger vent arrière coté Est. Impact : *moins d'atterrissages sur le Val d'Oise*
- enfin le sujet controversé : les règles d'exploitation des deux doublets de pistes nord et sud visant à **l'utilisation préférentielle des pistes du doublet nord de l'aéroport.**

Sur ce dernier point, les associations soutiennent, au nom de l'équité, le principe du rééquilibrage à parité 50/50 de jour comme de nuit sur une base mensuelle (actuellement une majorité de mouvements s'effectue sur le doublet sud (répartition 55/45 le jour et 60/40 la nuit). Elles demandent, comme s'y était engagée la DGAC en 2001, d'éviter les situations de croisement entre le Nord et le Sud extrêmement pénalisantes pour l'environnement et probablement plus risquées. Cependant, un député du Val d'Oise a demandé que la DGAC travaille et mette en test l'utilisation privilégiée du doublet nord la nuit. Il a choisi de crier victoire dans la presse (voir plus haut). *Pour donner une idée, la population du Val d'Oise dans le plan d'exposition au bruit (PEB) représente 185 000 personnes concernées par les trajectoires liées aux pistes nord et 370 000 par celles des pistes sud.*

Une telle mesure de transfert de nuisances ne correspond ni aux attentes du Président de la République qui a demandé l'établissement de la Charte, ni à l'aspiration des riverains de voir leur qualité de vie améliorée et leur santé mieux protégée dans un plan de développement durable.

### La suite

La DGAC doit présenter le 2 avril prochain la situation de départ avant expérimentation. En effet, le Préfet a demandé que le contrôle aérien établisse une référence claire de gestion du trafic, en évitant en particulier les croisements de trajectoires. De plus, la DGAC présentera les moyens à mettre en œuvre pour l'étude d'impact, avec notamment l'évaluation environnementale des trajectoires en prenant en compte la densité de population.

Les mesures opérationnelles décrites plus haut, même si elles présentent un intérêt indéniable pour les riverains, ne permettront pas d'atteindre l'objectif d'une réduction significative, durable (comme le développement) et contrôlée des nuisances aériennes en priorité la nuit. Cette réduction des nuisances la nuit doit passer par :

- la réduction du bruit à la source, l'élimination programmée des avions les plus bruyants.
- La réduction du nombre de vols la nuit sur une période de huit heures, selon les préconisations de l'OMS. Ces réductions, sur la base d'une analyse intérêt/coût pour la société, devront s'intégrer dans un plan contrôlé, à moyen terme.

Tels seront nos objectifs pour cette concertation - négociation. Le processus engagé est complexe avec beaucoup de parties prenantes, aux intérêts divergents mais il doit aboutir à l'issue d'une négociation à un accord gagnant-gagnant, comme demandé par le Président de la République.

Nous pouvons atteindre ces objectifs avec votre soutien.