

Projet de SDRIF 2030

Éléments d'information sur le volet « transport aérien » et arguments pour rédiger votre avis dans le cadre de l'enquête publique

« La Région d'Île-de-France élabore en association avec l'État un Schéma Directeur portant sur l'ensemble de cette région. »

L'ADVOCNAR, principale association de défense de la qualité de la vie et de la santé des populations survolées contre les nuisances aériennes des aéroports de Paris Charles de Gaulle et Le Bourget, a relevé dans le projet de SDRIF tout ce qui a trait aux grandes infrastructures aéroportuaires en Ile-de-France, et particulièrement à Roissy CDG. L'association donne son avis sur les enjeux retenus, ainsi que sur les mesures proposées pour la réduction de nuisances aériennes en Ile-de-France.

Le projet de SDRIF se débat dans les contradictions :

Alors que les trois enjeux de l'État pour le SDRIF concernant directement les plates-formes aéroportuaires et les territoires environnants sont les suivants,

- « Préserver les capacités de développement économique des grandes infrastructures aéroportuaires en Ile-de-France » et « conforter l'attractivité et la compétitivité internationale du système aéroportuaire francilien, notamment par le maintien de l'accessibilité nocturne de l'aéroport Paris - Charles de Gaulle »,
- Améliorer l'accessibilité de Roissy CDG, intensifier le développement du trafic passager et de fret, du pôle d'activité aéroportuaire,
- Pour le territoire du Grand Roissy : « Renforcer l'offre résidentielle pour répondre aux besoins en logement des actifs du réseau de ville du grand territoire de Roissy ». En zone C du PEB, il est attendu « une requalification du cadre bâti répondant aux besoins de desserrement des ménages »,

le Conseil Régional, dans son projet de SDRIF, est partagé entre le bénéfice escompté pour la région du développement des pôles d'activités aéroportuaires d'Ile-de-France, ce qui demande de préserver les conditions de leur bon fonctionnement et leur capacité d'accueil du trafic, et la nécessité de maîtriser les nuisances environnementales dans les territoires limitrophes, d'apaiser les conflits avec les populations subissant les nuisances.

Dans l'article 11 de sa délibération du 25 octobre 2012 arrêtant le projet de SDRIF, le Conseil régional « *Mandate le Président du Conseil régional pour engager une concertation, en tenant compte de l'évolution de la réglementation européenne, afin d'aboutir d'une part à une réduction du nombre de mouvements et d'autre part à une réduction des nuisances sonores, et d'organiser la réduction progressive, puis l'interruption du trafic aérien nocturne de la plate-forme aéroportuaire de Roissy-Charles de Gaulle* ».

L'ADVOCNAR refuse la vision de l'État pour le SDRIF qui consiste à encourager la croissance du trafic aérien sur les plates-formes d'Ile-de-France, et la concentration de l'activité économique sur l'aéroport de Roissy CDG y compris la nuit, au mépris de la santé des populations survolées, cautionnant l'inégalité sociale et environnementale pour des habitants durablement sacrifiés.

Rappelons que l'Ile-de-France, région 10 fois plus peuplée que les autres régions françaises, centralise, sur seulement 2% du territoire national, 60% du trafic national sur les aéroports de Roissy CDG, Orly et le Bourget.

L'ADVOCNAR soutient l'article 11 de la délibération du Conseil régional d'Ile-de-France du 25 octobre 2012 arrêtant le projet de SDRIF, citée ci-dessus.

L'ADVOCNAR soutient les mesures de réduction des nuisances aériennes proposées au chapitre « Défis, projet spatial et objectifs » du projet de SDRIF :

- l'accueil de la croissance prévisible du trafic sur Roissy-Charles-de-Gaulle doit se faire dans le cadre d'un plafonnement en mouvements à l'horizon du SDRIF et d'une solution satisfaisante apportée au problème des vols de nuit
- poursuivre la réduction du nombre des vols de nuit
- interdire les avions les plus bruyants, moderniser de façon accélérée les flottes des principales compagnies.
- Autour d'Orly et de Roissy CDG, réduire et compenser les nuisances et pollutions imposées à l'environnement urbain, faire davantage jouer des mécanismes de compensation (sous forme de formation, d'accessibilité aux emplois, de projet urbain, de services publics) envers les populations et les collectivités qui les subissent, renforcer les dispositifs de protection des riverains.
- Les altitudes de survol et les procédures d'approche pourront être révisées afin de favoriser « le moindre impact » sonore.
- maîtriser la construction de logements et l'augmentation de population dans les zones soumises aux nuisances (PEB sans précision de zone) et y créer un mode de gestion satisfaisant des évolutions urbaines dans les tissus urbains constitués.

L'ADVOCNAR appuie un certain nombre de constats de l'étude environnementale du SDRIF. Cependant, elle dénonce la sous-évaluation de l'impact environnemental du trafic aérien en Ile-de-France, le manque de solutions efficaces proposées :

Lutte contre le bruit :

Il est noté que le bruit lié au trafic aérien est beaucoup plus mentionné en Ile-de-France qu'en province, qu'1,7 million de Franciliens sont survolés à moins de 2 000 mètres d'altitude (*étude Survol, janvier 2011 - Bruitparif*), que plus de 350 000 personnes sont exposées à un Lden supérieur à 55, et que les effets sur la santé sont avérés.

- Le SDRIF doit favoriser l'accès de chacun à une zone calme ; l'étendue des PEB retire à beaucoup de Franciliens cette possibilité.

Réchauffement climatique, pollution chimique et gaz à effet de serre :

Une carte des températures en Ile-de-France pendant la canicule de 2003 montre très clairement que les zones les plus chaudes correspondent aux trois plates-formes aéroportuaires principales de la région.

L'impact du trafic aérien en termes de gaz à effet de serre est évalué par une étude d'Airparif, qui recense les émissions polluantes des avions en-dessous de 3 000 pieds (915 mètres) d'altitude.

- Or les avions entrent et sortent du périmètre de la région à une altitude bien supérieure, leur impact est donc largement minimisé.

Concernant les NO_x et les particules fines, le SDRIF reprend le scénario du SRCAE : à l'horizon 2020, les émissions de gaz à effet de serre seront réduites globalement de 16%. Les émissions de NO_x toutes sources confondues devraient être réduites de 38% tandis que celles du trafic aérien augmenteront de 10%.

- Qu'en est-il des belles promesses du lobby aérien actées dans la loi Grenelle 1 de réduire les NO_x du secteur aérien de 80% d'ici à 2020? De même, les émissions de particules fines baisseront de 30% pour les PM10 et de 46% pour les PM2,5, alors que celles du transport aérien augmenteront.

Risques majeurs :

Les dépôts d'hydrocarbures des plates-formes aéroportuaires font partie des établissements à risques technologiques majeurs.

Cumul des contraintes, des nuisances et des risques :

Deux secteurs cumulent les inégalités sociales, de mobilité, environnementales, (manque d'espace verts et forte exposition au bruit aérien): Roissy CDG/le Bourget et Orly.

- Ce constat va dans le même sens que l'étude récente de Bruitparif montrant de façon flagrante la paupérisation de la population aux abords des plates-formes aéroportuaires, empêchant l'objectif de mixité sociale annoncé dans le SDRIF.

Les mesures de réduction des nuisances aériennes inscrites dans le projet de SDRIF ne doivent pas rester à l'état de recommandations, et les observations listées dans le cadre de l'évaluation environnementale à l'état de constats.

Le SDRIF doit préciser les objectifs à atteindre, les quantifier et les planifier :

- Le plafonnement du trafic aérien doit concerner toutes les plates-formes d'Ile-de-France, seul moyen d'obtenir une baisse des émissions polluantes et du bruit de ce secteur d'activité.
- Une réduction significative des vols de nuit doit également concerner l'ensemble des plates-formes.
- L'ADVOCNAR demande que soit planifiée dans un premier temps une réduction de 50% des vols de nuit sur la période 22h - 6h à Roissy CDG. C'est possible, d'autres aéroports européens ayant le même niveau de trafic que CdG, l'ont fait (Francfort, Londres Heathrow, Amsterdam Schiphol) sans pour autant mettre en péril la santé des compagnies aériennes basées et l'équilibre économique des pays concernés.

Les moyens de mise en œuvre des différentes mesures doivent être précisés :

Le SDRIF ne peut pas se contenter de s'appuyer sur les plans existants, PPA¹, PRQA² et SRCAE³ pour la qualité de l'air, PEB⁴ et PPBE⁵ pour la maîtrise des nuisances sonores, plans peu ambitieux dont on sait qu'ils ont échoué jusqu'ici à maîtriser ou réduire les nuisances dues au transport aérien, bruit et pollution chimique. Rappelons que la DGAC n'a toujours pas remis son plan d'action dans le cadre du PPBE de Roissy CDG alors que la directive européenne 2002/49/CE demandait sa mise en place pour juillet 2008 !

Le SDRIF doit appuyer la mise en place d'un plan d'action dans le cadre du PPBE⁵ de Roissy CDG en cours d'élaboration, qui aille plus loin que l'existant dans la réduction des nuisances sonores de cet aéroport. Des zones de calme doivent être préservées.

Le SDRIF doit veiller au strict respect des règles d'urbanisation en zone C des PEB, afin d'éviter l'installation de nouvelles populations sous les nuisances aériennes comme c'est le cas actuellement. Les mécanismes de compensation pour les populations et collectivités impactées doivent être détaillés.

Le SDRIF doit jouer son rôle de protection de la santé des Franciliens.

L'ADVOCNAR demande à ce que la concertation sous l'égide du Conseil régional d'Ile-de-France soit engagée dans les plus brefs délais avec tous les partenaires concernés, avec le mandat suivant :

- plafonnement et réduction du nombre de mouvements sur toutes les plates-formes d'Ile-de-France à un niveau permettant de réduire significativement le bruit et la pollution,
- établissement d'un plan de réduction des vols de nuit en Ile-de-France, sur une période de huit heures consécutives, conformément aux recommandations de l'OMS, pour aboutir, à terme, à un couvre-feu généralisé,
- mise en place de trajectoires de moindre nuisance,
- élimination accélérée des avions les plus bruyants.

¹ PPA = Plan de Protection de l'Atmosphère

² PRQA = Plan Régional pour la Qualité de l'Air

³ SRCAE = Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie

⁴ PEB = Plan d'Exposition au Bruit

⁵ PPBE = Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement