

Consultation publique sur la démarche d'étude d'impact selon l'approche équilibrée de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle

Avis de l'ADVOCNAR

L'ADVOCNAR est la principale association de défense de la qualité de la vie et de la santé des populations subissant les nuisances aériennes des aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-le Bourget. Régie par la loi 1901, agréée au titre de la Protection de l'Environnement au niveau régional, l'association est apolitique.

L'ADVOCNAR est membre fondateur de la CONVERGENCE ASSOCIATIVE pour la réduction des nuisances aériennes en Ile-de-France, regroupement fédéré de plus de 100 associations et collectifs franciliens préoccupés par les nuisances graves (pollution sonore et pollution de l'air) causées par la concentration du trafic aérien sur notre région. Elle collabore avec les associations de défense des riverains d'Orly.

L'ADVOCNAR est membre des conseils d'administration de Bruitparif et France Nature Environnement Ile-de-France.

L'ADVOCNAR est membre du conseil d'administration de la fédération nationale UFCNA (Union Française Contre les Nuisances des Aéronefs), membre de Stay Grouded, membre de l'UECNA (Union Européennes Contre les Nuisances Aériennes)

L'association agit : information des citoyens et des élus, rencontres avec les élus locaux, les parlementaires, le Ministre délégué chargé des Transports, la DGAC, ADP, actions juridiques pour faire respecter le droit UE et français, manifestations, communiqués de presse, réunions publiques d'information et de débat, participation aux CCE, CCAR et comités permanents des 3 grands aéroports franciliens ...

1. Introduction

Une réglementation européenne très explicite concernant la réduction des nuisances sonores autour des aéroports de l'UE :

Le règlement UE 598/2014, entré en application en 2016, impose aux États membres de réaliser, ou de faire réaliser, une *étude d'approche équilibrée* pour chacun des aéroports où sont opérés plus de 50 000 mouvements d'aéronefs de plus de 34 tonnes par an, dès lors qu'un problème de bruit a été identifié, ou qu'une nouvelle restriction d'exploitation est envisagée.

Cette étude permet de retenir plusieurs mesures ou combinaisons de mesures pour réduire le bruit autour des aéroports, « *de façon à contribuer à l'amélioration de l'environnement sonore et à limiter ou réduire le nombre des personnes souffrant des effets potentiellement nocifs des nuisances sonores liées au trafic aérien* ».

L'un des objectifs du règlement est « *de faciliter la réalisation d'objectifs spécifiques, y compris sanitaires, en matière d'atténuation du bruit au niveau de chaque aéroport, tout en respectant les règles pertinentes de l'Union, en particulier celles fixées par la directive 2002/49/CE, ainsi que la législation applicable dans chaque État membre* ».

Un retard fautif de la France dans l'application du règlement UE 598/2014 :

En 2021, nos associations, se basant sur la comparaison des CSB d'échéance 2 et 3, ont constaté que sur les 9 aéroports concernés de façon obligatoire par l'application du règlement, le bruit et le nombre de personnes impactées avaient considérablement augmenté, justifiant le lancement Etudes d'Impact selon l'Approche Equilibrée (EIAE).

Or la DGAC, alors autorité compétente désignée par l'Etat français pour mener à bien les EIAE, n'avait engagé cette démarche que pour 3 aéroports : Nantes-Atlantique où un couvre-feu partiel de programmation a été adopté (promesse de l'Etat à la suite de l'abandon du projet de Notre-Dame-des-Landes), Bâle-Mulhouse (aéroport binational) où le couvre-feu a été prolongé d'une heure, et Lyon Saint-Exupéry, et différerait le lancement des 6 autres EIAE.

Notre fédération nationale a saisi le Conseil d'Etat le 12 juillet 2021.

Des attentes très claires des populations survolées et des élus qui les représentent :

- Le 9 mai 2023, 300 élus cosignaient un courrier à Clément Beaune, alors ministre délégué chargé des Transports, pour demander le plafonnement de Roissy à 440 000 mouvements d'avions par an, l'instauration d'un couvre-feu entre 22h et 6h et une meilleure prise en compte du bruit selon les préconisations de l'OMS.
- La consultation citoyenne « *Nuisances aériennes, stop ou encore* » organisée en mars 2024 par les élus de 147 communes d'Ile-de-France et de l'Oise, a fourni un résultat sans appel : sur plus de 50 000 participants, 97% souhaitent la réduction du trafic aérien.
- La pétition Comme à Amsterdam, le trafic aérien à Roissy doit être plafonné pour la santé et le climat ! a recueilli plus de 24 000 signatures.

Une volonté sans équivoque du Ministre en 2023 de plafonner les aéroports :

Le 16 mai 2023, suite à une action nationale pour demander la réduction des nuisances aériennes sur les aéroports français et l'application de la réglementation européenne prévue à cet effet (Directive 2002/49/CE, Règlement UE 598/2014), associations et élus obtenaient un rendez-vous avec Clément Beaune, alors Ministre délégué chargé des Transports.

Ce dernier s'est engagé à examiner des scénarios de plafonnement pour les aéroports concernés dans le cadre d'études d'approche équilibrée afin de protéger la santé des riverains. Clément Beaune a immédiatement missionné les préfets, nouvellement désignés comme autorités compétentes, afin que soient lancées les études de possibles restrictions d'exploitation à Orly, Roissy CDG, Bordeaux-Mérignac, le Bourget, Toulouse-Blagnac, Nice-Côte d'Azur et Marseille-Provence.

Une EIAE pour Roissy-Charles de Gaulle qui ne respecte pas son calendrier, la méthodologie du Règlement UE 598/2014 et l'avis de la majorité des parties prenantes :

L'EIAE pour Roissy-Charles de Gaulle a été lancée en septembre 2023 avec une première étape : l'audition des parties prenantes. Mais celles-ci ont été auditionnées séparément (associations, élus, professionnels de l'aérien) et les différents comptes-rendus n'ont pas été partagés, rendant de ce fait une concertation impossible entre les différentes parties prenantes.

Après une réunion regroupant des membres du bureau d'étude CGX Aéro et les représentants des associations, la participation à un questionnaire, un compte-rendu de réunion tardif, plusieurs mois se sont écoulés sans nouvelles de l'EIAE de Roissy.

Lors de la CCE du 19 décembre 2023, une présentation était faite sur la méthodologie de l'EIAE par le Préfet, et un nouveau calendrier établi. Ce dernier n'a pas été tenu, et aucune information n'a été donnée aux associations jusqu'au 17 décembre 2024.

- La consultation des parties prenantes et des acteurs incontournables devait se poursuivre en parallèle des travaux : aucune réunion de concertation n'a eu lieu entre janvier et avril 2024.
- L'objectif de réduction du bruit devait être défini en février 2024 et la remise du rapport a priori en mai 2024 : cela n'a pas été le cas.

Soudainement, dans la précipitation, le Préfet a proposé une réunion de présentation le 17 décembre 2024 de l'état d'avancement de cette EIAE aux membres élargis de la CCE. En moins d'une heure, la présentation d'une douzaine de pages techniques était faite.

Nous n'avons pas été associés à l'élaboration de ce document, aussi un temps normal et moral de réflexion s'avérait nécessaire pour mieux le comprendre, pour consulter nos spécialistes internes, et pour lister nos questions. Au minimum, une nouvelle réunion nous semblait indispensable en groupe de travail restreint (Comité Permanent ou autre). Cette réunion n'a pas été accordée.

Une présentation en CCE du 24 janvier 2025 a été demandée par les associations et refusée par le Préfet.

En revanche le préfet fait état de nouvelles auditions qu'il a menées auprès des compagnies aériennes. Il n'a pas mené la même démarche auprès des associations.

Il annonce une consultation publique d'étape sur la base du document présenté, portant uniquement sur différents niveaux de restrictions d'avions bruyants, et sur la recherche de nouveaux leviers de réduction du bruit relevant des trois premiers piliers de l'approche équilibrée.

Les impacts sanitaires majeurs générés par l'aéroport de Roissy sont liés à de nombreuses erreurs d'aménagement du territoire :

Première erreur :

Le site se place à la limite de 3 départements (Seine-Saint-Denis, Val d'Oise et Seine-et-Marne) sur la commune de Roissy-en-France, à l'époque à l'extérieur de l'agglomération parisienne (aujourd'hui intégrée dans ce périmètre). Les pouvoirs publics ne pouvaient pas ignorer que la proximité de communes très importantes à moins de 10 km à l'ouest des pistes allait poser des problèmes sanitaires importants. En même temps que la décision d'implantation de la plate-forme, le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne décide la création de 8 villes nouvelles autour de Paris. Sarcelles à 10 km à l'ouest de la plate-forme en fait partie, Cergy-Pontoise, sous le feu croisé des approches en configuration atterrissage, également.

Deuxième erreur :

L'emplacement est situé à moins de 3 nautiques (5 km) en latéral des pistes de l'aéroport du Bourget, ce qui, en termes de sécurité et pour respecter les préconisations de l'OACI, oblige les contrôleurs aériens, à gérer le trafic de Roissy et du Bourget de manière dépendante. Cette contrainte oblige les avions atterrissant au Bourget à une prise ILS (début de la descente finale) 1000 pieds plus bas que la prise ILS la plus basse de Roissy. On pénalise donc les habitants de Seine-Saint-Denis et des Hauts-de-Seine, des départements dans lesquels la densité de population atteint respectivement 6 500 et 9 000 habitants/km².

Troisième erreur :

On renouvelle cette erreur en prévoyant un écartement de la piste sud et de la piste nord (à l'époque ce ne sont pas encore des doublets) qui ne respecte pas les 3 nautiques qui permettraient de les gérer de façon indépendante. Résultat : 1000 pieds d'écart entre la prise ILS sur la piste nord de Roissy CdG et Le Bourget et 1000 pieds d'écart entre la prise ILS sur la piste sud et la piste nord de Roissy CdG. L'ensemble de ces contraintes forme un sérieux casse-tête pour les contrôleurs aériens et génère d'importantes nuisances sonores subies par les populations survolées.

Quatrième erreur, et non des moindres :

L'orientation des pistes. 80 % des habitants du Val d'Oise sont concentrées au sud-est sur 20 % du territoire du département. C'est justement sur cette partie de territoire que sont orientées les pistes.

Cinquième erreur :

En contradiction totale avec les préconisations de l'OACI¹ et les recommandations de l'ACNUSA, le choix des indicateurs n'a pas permis de protéger les terrains autour de l'aéroport des atteintes aux nuisances sonores.

Le résultat de l'ensemble de ces erreurs est qu'alors même que le site de Roissy CdG avait été choisi à l'extérieur de l'agglomération parisienne, que l'on souhaitait éviter que l'aéroport d'Orly trop enclavé développe son activité avec une augmentation des nuisances, la population impactée par les nuisances sonores est beaucoup plus importante à Roissy CdG par rapport à Orly, et ceci quel que soit le critère. Les populations les plus proches (le plan de gêne sonore) sont 2 fois plus nombreuses à Roissy CdG, 2,5 fois plus pour le plan d'exposition au bruit. Les populations survolées en dessous de 3000 mètres par le trafic de Roissy CdG sont 3,5 fois plus importantes que celles d'Orly en configuration face à l'est et 5 fois plus importantes en configuration face à l'Ouest.

Ces erreurs d'aménagement du territoire ont été bien dénoncées par le rapport Gonnot (<https://www.assemblee-nationale.fr/12/pdf/rap-info/i1016.pdf>) en 2003, censé attirer l'attention des pouvoirs publics sur une « situation explosive » en Ile-de-France. Le rapport Gonnot précise :

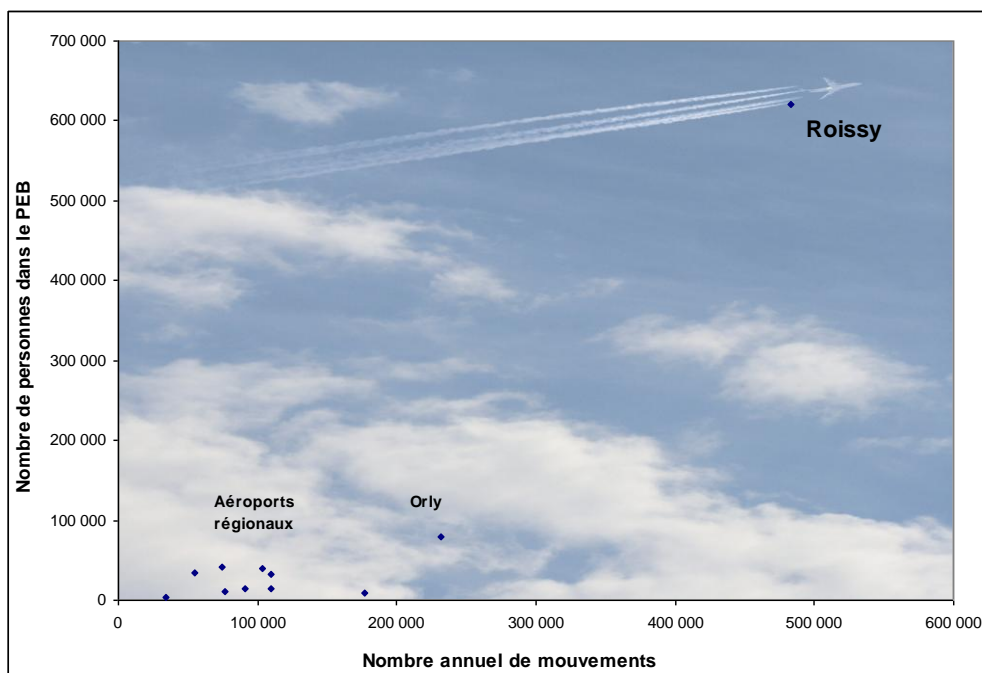
« Nos voisins européens, confrontés aux mêmes difficultés, ont trouvé des solutions innovantes en matière de maîtrise des nuisances sonores aéroportuaires, dont certaines n'ont jamais été vraiment étudiées en France. Il conviendrait de s'appuyer sur ces expériences fructueuses. ». Le même rapport constate que le trafic du Bourget cumule deux inconvénients majeurs, d'être situé dans une zone très densément peuplée et que cette localisation n'est pas optimale pour le trafic d'affaire puisque les sièges sociaux des sociétés clientes se trouvent plutôt à l'ouest ou au sud de l'Ile-de-France. Il conseille donc que les flottes d'affaire soient plus proches des sièges sociaux et dans des zones peu urbanisées.

D'autres rapports ont suivi et préconisent des solutions adaptées à cette situation. 22 ans plus tard, rien n'a changé !

On constate aujourd'hui l'impact sanitaire désastreux de l'aéroport Charles de Gaulle. Le schéma ci-dessous donne en ordonnée, le nombre de personnes dans le PEB et en abscisse le nombre annuel de mouvements d'avions. Il montre que Roissy CdG concentre le maximum de nuisances sur le maximum de personnes exposées. Si aucun des paramètres qui participent à l'augmentation du trafic n'est modifié (prix du pétrole, croissance, évolution démographique...), le nombre de mouvements d'avions en France augmentera et les nuisances inhérentes à ce trafic seront de plus en plus difficiles à supporter. Comme par le passé les progrès de motorisation à la fois en termes

¹ Manuel de planification d'aéroport, 2^e Partie — Utilisation des terrains et réglementation de l'environnement (Doc 9184) Quatrième édition, 2018

de bruit et d'émissions chimiques ne compenseront pas les effets néfastes de la croissance du trafic.



Les aéroports parisiens sont proches de la saturation en termes de capacité. Le projet européen SESAR visant un doublement de capacité permettra une augmentation des capacités. Le problème de cette évolution, c'est que ce trafic va s'opérer sur les parties les plus densément peuplées. Il est impensable que cette situation perdure.

Que faire ? Le décret hélicoptères du 20 octobre 2010 a permis de légiférer pour que les couloirs empruntés par les hélicoptères évitent les zones à forte densité de population. La proposition de loi n° 3778, déposée le 6 avril 2007, a bien tenté de remédier à cette situation en présentant un texte demandant le plafonnement du nombre de mouvements d'aéronefs et la réduction des nuisances, en particulier la nuit pour toutes les plates-formes dont le trafic impacte des zones à forte densité de population. Ce texte de loi propose la mise en place d'une fiscalité écologique afin que le transport aérien soit en conformité avec la charte de l'environnement adoptée le 1er mars 2005. Ce texte n'a pas été adopté, mais les associations soutiennent ce type d'initiatives.

Aujourd'hui, en Ile-de-France, 2,2 millions de personnes sont concernées par le bruit aérien, principalement sur l'aéroport CdG (*Source Bruitparif – Francilophone n°46*). Il faut absolument que les pouvoirs publics mettent en place les mesures nécessaires à la protection sanitaire des franciliens, en appliquant les mesures de restriction du 4^e pilier de l'approche équilibrée - plafonnement de l'aéroport, réduction forte des vols de nuit et suppression des avions les plus bruyants - ainsi que les mesures des autres piliers, comme l'approche en descente continue, demandée depuis très longtemps par les riverains situés dans la zone entre 20 et 50 km du seuil des pistes (réduction du bruit, de la pollution de l'air, protection de la santé), par les compagnies aériennes (réduction de consommation de carburant et d'émissions de gaz à effet de serre à la clé).

2. L'objet de la consultation publique :

La consultation porte uniquement sur des niveaux de restriction d'avions bruyants :

Alors qu'aucune étude coût-efficacité des mesures envisagées n'a été communiquée aux parties prenantes, le Préfet élimine d'office deux grandes catégories de restrictions d'exploitation relevant

du 4^e pilier : le plafonnement du nombre de mouvements d'avions annuel et la mise en place d'un couvre-feu, seules mesures vraiment efficaces, en complément de celles déjà appliquées à ce jour, pour réduire vraiment la pollution sonore subie par les populations survolées. Il balaie de ce fait les demandes et les scénarios des associations et des élus représentant les populations riveraines impactées. Cependant il semble avoir bien pris en compte les propositions des compagnies aériennes qu'il a réauditionnées en 2024.

Nous demandons que la consultation porte sur des scénarios variés combinant les différentes mesures du 4^e pilier.

Les restrictions en EPNdB ne sont pas toujours adaptées :

Les restrictions en EPNdB ne ciblent pas pour autant tous les avions bruyants enregistrés sur les stations de mesure du bruit aérien et qui perturbent le quotidien des riverains :

Au paragraphe 3 de la consultation, on nous donne des choix sur les marges de certification des avions à choisir, de 11 à 17 et sur des restrictions de niveaux de certification en « EPNdB » (niveau effectif de bruit perçu) à l'approche et en survol de jour et de nuit.

- Ces valeurs de niveaux sonores sont celles de la certification des avions qui incluent des spécificités corrigées par les caractéristiques fréquentielles des avions mais n'ont pas les valeurs de niveaux sonores réels basés sur les LAeq mesurés lors des survols et à la base des Lden ou Ln.
- De plus, les marges cumulées de niveaux de bruit EPNdB sont affectées d'un correctif qui dépend de la masse au décollage, ce qui peut donner une marge faible pour un avion peu bruyant de faible masse et une marge forte pour un avion plus bruyant mais de forte masse.

Cela peut conduire à faire des restrictions d'emploi pour des avions peu bruyants et à laisser circuler des avions très bruyants.

Pour être plus proche de la réalité, nous demandons l'utilisation du niveau sonore des survols tels que ceux mesurés et diffusés par le laboratoire ADP, qui donne pour différents points de mesure proche de CDG, les niveaux sonores moyens en LAeq moyen pour chaque type d'avion pour les décollages et atterrissages avec le pourcentage de chaque type en nombre de survols.

3. Le contenu du dossier de consultation publique :

Documents trop techniques pour une bonne compréhension du grand public :

Les informations données dans la consultation ne permettent pas à la majorité des habitants de répondre aux questions posées car trop techniques. Il faut avoir eu la possibilité de se former et de pratiquer la problématique du bruit des avions pour avoir un avis sur les propositions faites dans la consultation. Une présentation plus pédagogique serait nécessaire qui ne se résume pas au glossaire du document. Des exemples pourraient être donnés pour expliquer les notions abordées.

La plupart des citoyens concernés par le trafic aérien de Roissy ignorent la corrélation entre les restrictions d'exploitation en EPNdB et les bénéfices qu'ils pourraient en retirer en termes de réduction du bruit aérien subi. C'est pourquoi les associations signataires de cet avis ont demandé une amélioration des contenus en ligne dans un souci pédagogique, via un courrier au Préfet du Val-d'Oise du 16 janvier 2025 qui n'a pas reçu de réponse à ce jour.

L'étude des effets sur les flottes des restrictions envisagées n'est pas produite :

Le Préfet demande au public de se positionner sur des restrictions d'avions bruyants sans produire d'étude indiquant combien d'avions bruyants et quels types d'avions seraient concernés par les différents niveaux de restriction de jour et de nuit. Cette étude manque cruellement au dossier pour apprécier l'évolution des flottes en fonction des différents niveaux de restriction proposés.

4. Organisation de la consultation publique :

Un défaut manifeste de publicité et de communication de la part du Préfet, organisateur de la consultation :

Nous avons interrogé le Préfet du Val-d'Oise sur les moyens mis en œuvre par ses services pour faire la publicité de cette consultation publique, quels relais sont utilisés, afin que tous les citoyens concernés par les nuisances aériennes de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle soient informés de leur droit à s'exprimer sur un sujet qui les concerne au premier chef. Nous demandons en particulier que les élus dont les communes figurent dans le périmètre du Lden 45, selon la cartographie établie par Bruitparif en 2018, soient sollicités comme relai auprès de leurs administrés. Notre courrier du 25 janvier 2025 est resté sans réponse.

Le secrétariat de la préfecture a envoyé uniquement 2 mails, adressés les 7 janvier et 3 février aux membres de la CCE élargie. Les textes étaient purement informatifs, avec un appel à relayer plus que discret : « *Nous vous invitons à participer à cette consultation et à relayer cette information.* »

Ce sont les associations de la CCE et une association d'élus qui se font le relai de la consultation publique. Si cela fait partie de leur rôle, elles n'ont pas mission de se substituer au Préfet, autorité compétente dans le cadre de l'EIAE.

5. L'objectif de l'EIAE :

Un objectif formulé via des indicateurs d'effets nuisibles :

Le Préfet fixe un objectif de réduction des personnes subissant un impact santé – forte gêne (HA) et forte perturbation du sommeil (HSD). Mais en l'absence d'une étude géographique des impacts sanitaires positifs escomptés via les mesures proposées, on ne sait pas si tous les riverains profiteront d'une baisse de bruit perceptible, d'une réduction tangible des nuisances sonores et d'un bénéfice pour leur santé.

On sait uniquement qu'il y aura une baisse du nombre de personnes impactées par une forte gêne ou une forte perturbation du sommeil.

Concernant la baisse du nombre de personnes impactées par une forte perturbation du sommeil (indicateur HSD50 – périmètre Ln50), ce résultat est en partie obtenu par un report de vols de nuit (22h-6h) du doublet sud, actuellement plus chargé en trafic sur une zone plus densément peuplée, vers le doublet nord actuellement moins chargé en trafic et moins densément peuplé. Cette astuce fait baisser le HSD50, mais les populations impactées par le doublet nord auront un niveau de Ln augmenté, non seulement dans le périmètre ci-dessus défini, mais bien au-delà sur le territoire de la Confluence (Cergy, Conflans, Evicquemont) soit 400.000 habitants en configuration d'atterrissages face à l'est.

Niveau d'incertitude sur l'atteinte de l'objectif :

Les valeurs retenues pour les objectifs de réduction relatifs aux indicateurs présentés n'ont pas été discutées avec les parties prenantes représentant les populations.

Lors de la réunion d'information du 17 décembre 2024, les objectifs de réduction de bruit ont été exposés.

« Ils s'entendent avec un intervalle de tolérance de 5 points ($\pm 5\%$), à la hausse comme à la baisse, compte-tenu de la précision des modèles retenus, à savoir :

- *Sur la journée complète : par rapport à 2019, réduire d'un tiers la population fortement gênée mesurée par l'indicateur HA55. L'objectif de réduction de bruit sera considéré comme atteint si la diminution de l'indicateur HA55 est comprise dans l'intervalle [-28 % à -38 %].*
- *Sur la nuit (22h-06h) : par rapport à 2019, réduire de moitié la population fortement perturbée dans son sommeil mesurée par l'indicateur HSD50. L'objectif de réduction de bruit sera considéré comme atteint si la diminution de l'indicateur HSD50 est comprise dans l'intervalle [-45 % à -55 %]. »*

Une tolérance de 5 points par rapport à 33 % ne représente pas 5 % mais 15,15 %

Une tolérance de 5 points par rapport à 50 % ne représente pas 5 % mais 10,00 %

Dans un cas comme dans l'autre, c'est considérable.

Il n'y a pas de tolérance à accepter pour les riverains.

Le manque de précision doit être pris en considération pour assurer l'atteinte de l'objectif retenu en faveur des populations.

- Si on veut être certain de réduire d'un tiers la population fortement gênée mesurée par l'indicateur HA55, il faut viser 38 % de la population (et non l'intervalle 28 à 38).
- Si on veut être certain de réduire de moitié la population fortement perturbée dans son sommeil mesurée par l'indicateur HSD50, il faut viser 55 % de la population (et non l'intervalle 45 à 55).

Utilisation des indicateurs HA 55 et HSD 50 :

Ces indicateurs sont inventés de toute pièce par le Préfet, qui confond les valeurs-limites Lden 55 et Ln 50 utilisées pour les CSB avec les valeurs-guides de l'OMS 2018 qui doivent être utilisées dans le cadre de l'évaluation des effets nuisibles du bruit.

Dans notre courrier du 15 février 2025 au Préfet, nous rappelons les bases réglementaires européennes et françaises, et demandons au Préfet de citer ses propres bases juridiques.

Nous sommes très étonnés par l'introduction des termes HA 55 et HSD 50 dans l'EIAE et par ce qui en découle, la limitation de l'évaluation des effets nuisibles au Lden 55 et au Ln 50.

Cette approche est en contradiction avec la Directive (UE) 2020/367, constituant l'annexe III de la Directive 2002/49/CE en vigueur, qui préconise la prise en compte des lignes directrices de l'OMS de 2018. Celles-ci établissent que plus de 10 % des personnes se déclarent très gênées au Lden 45 et jusqu'à plus de 25 % au Lden 55. En ce qui concerne les troubles du sommeil, plus de 10 % des personnes risquent d'avoir un sommeil fortement perturbé au Ln 40 et jusqu'à 20 % au Ln 50.

Bien évidemment les termes HA 55 et HSD 50 sont également en contradiction avec la réglementation française qui a transposé la Directive (UE) 2020/367. Que ce soit dans les articles L572-6 et R572-5 du code de l'environnement ou dans les arrêtés du 4 avril 2006 modifié et du 23

décembre 2021 NOR : TREP2118846A, l'évaluation des effets nuisibles est très clairement distincte des valeurs limites.

Dans l'arrêté du 23 décembre 2021 précité, l'article 1 remplace le tableau des valeurs limites de l'article 7 de l'arrêté du 4 avril 2006 modifié, lequel renvoie aux valeurs limites visées à l'article R572-4 du code de l'environnement. Il s'agit des valeurs limites mentionnées à l'article L. 572-6 du même code, dont le dépassement peut justifier l'adoption de mesures de réduction du bruit.

Les valeurs limites ne sont destinées qu'à l'adoption de mesures minimales de réduction du bruit et au document graphique de la carte du bruit représentant les zones où les valeurs limites sont dépassées. L'article R572-5 stipule que la carte de bruit (ou selon le vocabulaire de la directive européenne 2002/49/CE, la cartographie du bruit) doit par ailleurs, notamment, comporter l'évaluation du nombre de personnes affectées par les effets nuisibles mentionnés à l'article R572-6-2 du code de l'environnement. Cette évaluation repose sur l'application de relations dose-effet qui lie le niveau sonore exprimé par des indicateurs à chacun des effets nuisibles dans la population exposée (Directive (UE) 2020/367).

L'EIAE fait le choix de limiter l'adoption des mesures de réduction du bruit aux territoires exposés aux valeurs limites. La réglementation le permet mais ne l'impose pas, les mesures [de réduction du bruit] doivent être prévues par les autorités notamment lorsque les valeurs limites sont dépassées ou risquent de l'être (L572-6).

Mais cela ne dispense pas de se conformer aux exigences du droit européen et d'évaluer les effets nuisibles dès qu'ils sont significatifs, à savoir dès que 10 % de la population est concernée, selon les principes de l'OMS. Ne pas le faire signifierait que les personnes situées hors PGS ne sont ni gênées, ni affectées par les troubles du sommeil, ce qui serait insupportable pour ces populations.

Notons que tout nouveau bruit dans l'environnement générant des effets nuisibles serait en opposition avec l'objectif de la Directive 2002/49/CE, repris dans l'article L572-6 du code de l'environnement. Il s'agit d'éviter, prévenir ou réduire en priorité les effets nuisibles, y compris la gêne, de l'exposition au bruit dans l'environnement. Les valeurs limites ne s'appliquent ni au stade de l'évitement, ni à celui de la prévention, seulement à la réduction du bruit existant. C'est pourquoi la limitation du trafic est nécessaire.

En conséquence nous vous demandons de compléter l'EIAE avec une évaluation des effets nuisibles selon la Directive 2002/49/CE en vigueur, autrement dit, selon les lignes directrices de l'OMS. A défaut nous vous demandons de nous communiquer la base juridique sur laquelle vous vous appuyez.

6. La descente continue ou descente douce est exclue des mesures du 3^e pilier envisageables en complément du 4^e pilier :

Le Préfet affirme que les mesures prises pour réduire le bruit dans le périmètre des CSB auront également un effet positif au-delà de ce périmètre, ce qui est vrai.

Néanmoins hors des CSB il y a également des nuisances aériennes et des effets sur la santé qui doivent être pris en compte.

Puisque nous démontrons que la forte gêne HA doit être évaluée jusqu'au niveau Lden 45 et la forte perturbation du sommeil évaluée jusqu'au Lden 40, conformément à la Directive UE 2020/367, la mesure qui consiste à la mise en place de la descente continue ou descente douce trouve toute sa place dans la réduction des nuisances pour les riverains.

La descente continue est une descente moteur au ralenti, sur une trajectoire continue sans palier jusqu'au touché de piste.

Il existe 2 types de descente continue à Roissy-Charles-de-Gaulle :

- **La descente continue actuelle** mise en exploitation par la DGAC voici plusieurs années, déclenchée à 2000 mètres avec un court palier à l'interception de l'ILS. Cette fausse descente continue avec palier reste peu utilisée (35 % sur le doublet sud et 10 % sur le doublet nord). En attendant la vraie descente continue sans palier, les riverains et survolés demandent d'urgence sa généralisation à 100 % sur les deux doublets.
- **La descente douce** toujours attendue de très nombreux riverains situés dans la zone des 20 à 50 km de Roissy, étudiée depuis 5 ans par les ingénieurs de la DGAC, elle devait être mise en exploitation fin 2023, elle est reportée à une date ultérieure en attendant fin 2025 les résultats d'un test en réel à Orly. C'est une vraie descente continue déclenchée à haute altitude au-delà de 3000 mètres, sans palier, avec une pente qui n'est que la prolongation de la descente finale actuelle à 3°.

L'intérêt de la généralisation de ces descentes continues douces, c'est la réduction du bruit et de la pollution moteur au ralenti pour les riverains survolés, la réduction du carburant consommé et donc des coûts pour les compagnies, des trajectoires d'approche stabilisées plus confortables pour les passagers, la sécurité renforcée pour le contrôle aérien.

Cette technique très utilisée en Europe et aux USA peut créer des points de concentration à des altitudes plus élevées qui peuvent être compensés par des mesures d'exception environnementales et sociales.

Dans le fascicule de la DGAC diffusé en 2021 et intitulé « la descente douce H24 », les gains estimés sont importants : - 70 % de personnes survolées sous 2000 mètres, - 85 % des vols en inter-pistes en basse altitude.

7. Le rapport coût efficacité :

En référence à l'annexe II du Règlement UE 598/2014, celui-ci doit tenir compte des éléments suivants :

ANNEXE II

Évaluation du rapport coût-efficacité des restrictions d'exploitation liées au bruit

Le rapport coût-efficacité des restrictions d'exploitation liées au bruit envisagées sera évalué en tenant compte des éléments ci-après, dans la mesure du possible, de manière chiffrée :

1. *l'amélioration escomptée en matière de bruit des mesures envisagées, présente et à venir ;*
2. *la sécurité des opérations aériennes, y compris les risques pour les tiers ;*
3. *la capacité de l'aéroport ;*
4. *les effets sur le réseau aérien européen.*

En outre, les autorités compétentes peuvent tenir dûment compte des facteurs suivants :

1. *la santé et la sécurité des riverains de l'aéroport ;*
2. *la durabilité environnementale, y compris l'interdépendance entre bruit et émissions ;*
3. *tout effet direct, indirect ou catalytique sur l'emploi et les effets économiques.*

• **Thème Emploi**

En application du règlement européen UE 598/2014, dans l'évaluation du rapport coût-efficacité, les autorités compétentes peuvent tenir compte des effets directs, indirects ou catalytiques sur l'emploi.

Pour être acceptable cette prise en compte doit se baser sur des emplois réels. Ils ne doivent pas être imaginaires comme une bonne partie des emplois mis en avant par ADP dans le cadre du

projet de Terminal 4 et contestés par l'INSEE. La vigilance doit porter notamment sur les points suivants :

L'estimation des emplois directs doit tenir compte de la baisse continue du ratio emplois / million de passagers, due notamment à l'amélioration de l'emport, le développement du low-cost et le développement des technologies numériques dans les activités aéroportuaires.

En ce qui concerne les emplois indirects correspondant à la sous-traitance, leur estimation doit s'affranchir des doubles comptes, qui seraient très importants si les effectifs des différents niveaux de sous-traitance étaient intégrés, alors que leurs donneurs d'ordre n'appartiennent pas tous à l'activité aéroportuaire.

Pour les emplois induits (par la consommation des employés directs et indirects et l'utilisation des prélèvements fiscaux par les services publics), il serait abusif de compter l'ensemble de la consommation des salariés indirects, dont la méconnaissance des adresses ne permet pas de localiser la consommation.

Enfin les emplois catalytiques correspondant aux dépenses des touristes ne doivent prendre en compte que la résultante du flux de touristes entrant et sortant du territoire français. Pour ce faire la balance des paiements du tourisme doit être prise en compte. Les dépenses des Français à l'étranger représentaient en 2024 près de 80 % des recettes générées par les touristes étrangers en France. Par ailleurs les emplois catalytiques ne doivent pas être calculés de façon maximaliste.

- **Thème pollution de l'air**

En application du règlement européen UE 598/2014, dans l'évaluation du rapport coût-efficacité, les autorités compétentes peuvent tenir compte de la santé des riverains. Ne pas en tenir compte ne serait pas acceptable par la population.

- Oxydes d'azote (NO₂)

En 2019 les plateformes aéroportuaires généraient 11 % de la pollution NO₂ en Ile de France, c'était le deuxième secteur derrière le transport routier, mais devant le secteur résidentiel. Depuis au moins 2005, c'est le seul secteur en augmentation, tous les autres sont en diminution.

Le PPA Ile-de-France prévoit une augmentation de 9 % de la part des plateformes aéroportuaires entre 2018 et 2030, due à l'augmentation du trafic aérien.

Une étude de Santé Publique France publiée en janvier 2025, estime que dans la population exposée à long terme à la pollution au dioxyde d'azote (NO₂) en zone urbaine, 8 % de cas annuels de maladies respiratoires sont évitables chez l'enfant (soit 11100 cas d'asthme et 3200 cas de pneumopathie et autres infections aiguës) et 8 % chez l'adulte (soit 5600 cas d'asthme).

Elle souligne également que la réduction des concentrations en dioxyde d'azote (NO₂) à des niveaux équivalents aux valeurs guides de l'OMS permettrait d'éviter une grande partie de ces cas.

L'étude estime que, en France, l'impact économique annuel en termes de santé et de bien-être est de 3,8 milliards d'euros pour le NO₂. Il serait ramené à 1,7 milliards d'euros si les valeurs OMS étaient respectées. Le respect de la Directive (UE) 2024/2881, qui fixe abaisse les valeurs limites, nécessite la réduction des émissions de NO₂.

Particules ultrafines :

L'étude Airparif publiée le 28 février 2024 démontre que le trafic aérien de Roissy CDG engendre une augmentation des niveaux de particules ultrafines à proximité des aéroports.

La concentration à 1 km de l'aéroport est semblable à celle du boulevard périphérique parisien. A 5 km une surconcentration est constatée. Cette zone entre 1 et 5 km comprend plusieurs villes.

L'impact économique n'est pas encore évalué, mais les particules ultrafines sont encore plus nocives que les particules de tailles supérieures, car elles pénètrent plus profondément dans l'organisme : atteintes respiratoires et cardiovasculaires, décès anticipés. Effets suggérés : atteintes à la santé périnatale, au développement des performances cognitives de l'enfant. (Source : Airparif).

Un plafonnement des mouvements réduirait directement cet impact, sans parler de la dimension éthique. L'intérêt général, c'est d'abord la santé.

- **Thème pollution sonore :**

La surexposition au bruit pose un véritable problème de santé publique.

Les graves effets du bruit du trafic aérien sur la santé des riverains sont maintenant largement prouvés par la communauté scientifique aussi bien au niveau international que national.

Les principaux effets portent sur :

- Les maladies cardio-vasculaires
- Le stress chronique
- La santé psychologique
- La perturbation du sommeil.

Pour les enfants d'âge scolaire vivant et apprenant dans ces zones bruyantes, outre les troubles du sommeil, ce sont les capacités d'apprentissage qui sont compromises par le bruit, comme le démontrent les études.

La Directive 2020/367/CE modifiant l'annexe III de la Directive 2002/49/CE, et sa transposition en droit français, rappellent les 3 effets sanitaires des nuisances sonores à prendre en compte :

- Forte gêne
- Forte perturbation du sommeil
- Occurrence de la cardiopathie ischémique

Le rapport de l'[Etude nationale DEBATS](#) « Discussion sur les Effets du Bruit des Aéronefs Touchant la Santé » indique clairement dans ses conclusions les conséquences du bruit aérien sur la santé, qui fait notamment exploser les maladies cardio-vasculaires avec, pour chaque augmentation de 10 décibels de l'exposition au bruit des avions :

- + 18 % de risque de mortalité pour l'ensemble des maladies cardiovasculaires
- + 24 % de risque de mortalité par maladies cardiaques ischémiques
- + 28 % de risque de mortalité par infarctus du myocarde
- + 34 % de risque d'hypertension artérielle chez les hommes

Les résultats de l'étude DEBAT sont terrifiants. Ils mettent en évidence que face au bruit du trafic aérien, nous sommes face à des nuisances qui, au-delà de la simple gêne, engendrent des taux de mortalité importants.

Cela signifie que dans une population de riverains :

- Quand il y a 100 morts par infarctus du myocarde, il y a 28 morts en plus en raison du trafic aérien.
- Quand il y a 1 000 hommes atteints d'hypertension artérielle, il y a 340 hommes en plus atteints de cette pathologie en raison du trafic aérien. Une pathologie à l'origine d'AVC, de pathologies cardiovasculaires.

Les pouvoirs publics, comme tous les acteurs de l'aéronautique ne peuvent plus parler de nuisances sonores ou de gêne, sans utiliser cet euphémisme glaçant. Nous parlons de morts, de décès de riverains.

Le terme de « nuisance » que l'on retrouve dans les éléments de langage des pouvoirs publics devrait être remplacé par le terme « effets nuisibles » ou « effets néfastes pour la santé humaine ».

Nous estimons que l'Etude DEBATS n'a pas entraîné les répercussions attendues sur la politique de réduction du bruit aérien, à décliner dans la rédaction des PPBE aéroports et dans les arrêtés de restriction d'exploitation (plafonnements du trafic aérien à la baisse, couvre-feux, interdiction de catégories d'avions bruyants) attendus à l'issue des EIAE (Etudes d'Impact selon l'Approche équilibrée).

L'étude de Bruitparif [Impact sanitaire du bruit des transports dans la zone dense de la région Ile-de-France](#) parue en février 2019 suite à la publication par l'OMS en octobre 2018 de nouvelles lignes directrices sur le bruit dans l'environnement, produit une nouvelle évaluation des impacts sanitaires du bruit des transports (routier, ferroviaire et aérien) dans les 14 agglomérations d'Île-de-France, qui abritent en tout plus de 10 millions de personnes. C'est cette évaluation qui doit figurer dans les PPBE et les EIAE des aérodromes.

C'est autour des aéroports franciliens qu'on perd le plus d'années de vie en bonne santé, jusqu'à 3 années de vie en bonne santé perdues pour certains riverains de Roissy.

L'étude CNB-ADEME parue en octobre 2021 estime [le coût social du bruit en France](#) à 147,1 milliards d'euros par an, sur la base des données et connaissances disponibles. Le bruit aérien représente à lui seul 6,1 milliards par an, auquel il faut ajouter les coûts liés aux transports routiers et ferrés d'accès à l'aéroport (passagers et fret). L'étude fait état du fait que 67 % des Daily sont liés aux troubles du sommeil.

L'étude de Bruitparif [Le coût social du bruit en Ile-de-France](#) paru en novembre 2021 évalue à 1,9 million le nombre de Franciliens exposés jour et nuit à un niveau de bruit aérien supérieur aux valeurs guides de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) Lden 45 et Ln 40, à ne pas dépasser pour la protection de la santé, dont 1,4 million de Franciliens pour le seul aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle. Le coût associé est de 4,1 milliards d'euros par an pour les trois grands aéroports franciliens Orly, Roissy et Le Bourget.

Notons qu'à Amsterdam-Schiphol, un dépôt de plainte est en cours contre les dirigeants des compagnies aériennes KLM et Transavia pour le motif de "maltraitance" en raison de l'impact du bruit sur la santé des riverains : <https://rester-sur-terre.org/riverains-schiphol-plainte-contre-dirigeants-klm-transavia-et-aeroport/> .

- **Thème climat**

En application du règlement européen UE 598/2014, dans l'évaluation du rapport coût-efficacité, les autorités compétentes peuvent tenir compte de la durabilité environnementale et de la santé des riverains. Ne pas en tenir compte ne serait pas acceptable par la population et les générations futures.

En 2019, les 20 aéroports les plus polluants du monde (dont PARIS CDG) ont émis autant de CO₂ que 58 centrales au charbon (tribune de 20 collectifs dans Libération le 7 mars 2024).

L'aviation commerciale française contribuait en 2019 à près de 7 % des émissions de CO₂ de la France (ADEME et www.ecologie.gouv.fr). La part de l'aéroport de Paris CDG était de 4 % des émissions de CO₂ de la France. Mais l'impact climatique des émissions autres que le CO₂, notamment les traînées de condensation, multiplie au moins par 2 l'impact du seul CO₂ (ADEME état de l'art 2021).

Entre 2022 et 2050, si le secteur aérien se développe selon les tendances actuelles, les émissions de CO₂ pourraient augmenter d'environ 50 % (ADEME).

L'analyse de l'ADEME a permis d'identifier 3 leviers pour faire baisser les émissions de CO₂ du secteur aérien : augmenter l'efficacité énergétique des avions, baisser l'intensité carbone de l'énergie utilisée par les avions, réduire le trafic aérien.

La réduction du trafic est un levier majeur de réduction des émissions de CO₂ du secteur aérien. C'est le seul levier disponible à court terme.

La feuille de route gouvernementale prévoit notamment une trajectoire de substitution à court-terme du kérosène fossile par des biocarburants durables de 2 % en 2025 et de 5 % en 2030, et un objectif de long terme de 50 % en 2050. Cet objectif est irréaliste.

La production de biocarburants passe par la mobilisation de certains résidus de culture et d'agroforesterie. Or, le volume disponible de résidus de culture et d'agroforesterie nécessaires à la production de biocarburants sera limité en 2050, car ces derniers sont d'abord mobilisés pour des usages prioritaires, en agronomie par exemple. Le secteur aérien se retrouvera donc en compétition avec d'autres filières pour accéder à cette ressource.

Auditionné par le Sénat en avril 2023, le PDG de Total Energies, Patrick Pouyanné, a réglé leur compte aux biocarburants de deuxième génération : *« on ne sait pas fabriquer du 2G à base de déchets forestiers ou végétaux, aujourd'hui à échelle industrielle (...) On a mis beaucoup d'argent, avec Shell et les autres. Mais on arrive sur des filières de biotechnologie. Cela marche en labo, en pilote, mais **cela ne marche pas à l'échelle industrielle.** »*

Une autre alternative, la production d'électro-carburants, est peu pertinente. Le processus de fabrication implique une consommation d'électricité excessive. 2,8 kWh d'électricité = 1 kWh d'électro-carburants.

Dans tous les cas, approvisionner massivement le secteur aérien en biocarburants, en électro-carburants ou en hydrogène nécessite une production d'électricité considérable. Le transport aérien entrera en compétition avec beaucoup d'autres secteurs (transport routier, bâtiment, industrie, data centers, bio économie...).

Le levier de la réduction du trafic sera indispensable pour respecter la trajectoire de réduction des émissions de CO₂.

L'OMS estime que le changement climatique est la plus grande menace pour la santé. Entre 2030 et 2050, le changement climatique entraînerait près de 250 000 décès par an.

Chaque augmentation d'un degré de la température moyenne réduit le rendement d'environ 6 % pour le blé, 3 % pour le riz et 7 % pour le maïs. Avec le soja, ces plantes fournissent 2/3 des calories dans le monde et sont indispensables à la survie de l'humanité.

En terme financier, en France certains assureurs ont chiffré les surcoûts liés au changement climatique à 143 milliards d'euros d'ici 2050 (France assureurs). La perte de productivité mondiale pourrait atteindre **2000 milliards de dollars** par an à l'horizon **2030** (ONU 2016). Le coût du réchauffement climatique pourrait amputer le PIB mondial de 37 % d'ici 2100 (Environmental Research Letters 2021).

En conclusion la réduction du trafic aérien est indispensable à la réduction des émissions des gaz à effet de serre, à la fois pour la santé des populations, pour la survie des générations futures et pour des raisons économiques.

8. Les demandes de l'ADVOCNAR dans le cadre de l'EIAE et en réponse aux questions du Préfet :

Les mesures de restriction d'exploitation demandées par l'ADVOCNAR dans le cadre de l'EIAE :

- Plafonnement à 440 000 mouvements d'avions par an (contre plus de 500 000 en 2019).
- Plafonnement des vols nocturnes à 30 000 mouvements d'avions par an entre 22h et 6h en 2025 puis réduction progressive des vols de nuit pour un couvre-feu en 2031.
- Retrait des avions bruyants de marge inférieure à 17 EPNdB de jour comme de nuit dès 2025.
- Les restrictions sur les niveaux de bruit certifiés sont à mettre en place de jour comme de nuit :
 - A l'approche : 95,5 PNdB dès 2025 puis intensifier la restriction au fil des années.
 - En survol : 90 EPNdB dès 2025 puis intensifier la restriction au fil des années.

Une réduction du nombre de mouvements d'avions est réaliste :

De façon à maîtriser les nuisances subies par les populations d'Ile-de-France, on peut envisager de piloter l'évolution de l'emport de façon volontariste pour permettre de répondre à un éventuel développement du trafic passager. Ce pilotage pourrait être réalisé en recourant à des incitations financières voire des réglementations. Il appartient aux pouvoirs publics en partenariat avec le groupe AdP et les compagnies aériennes de définir la façon la plus efficace économiquement de piloter cette évolution.

Les leviers sont les suivants :

- Inciter à améliorer le taux de remplissage des appareils. Par exemple passer de 80 % à 90 % permet d'augmenter le nombre de passagers de 9 millions sans augmenter le nombre de mouvements. L'application de ce seul levier aboutirait dès aujourd'hui à un taux d'emport moyen proche de celui que le groupe AdP prévoit en 2037 en intégrant l'hypothèse de l'arrivée d'aéronefs de contenance accrue. C'est aussi accroître la rentabilité du transport aérien
- Inciter à accélérer le renouvellement des flottes pour que les compagnies acquièrent des avions de plus grandes capacités.

Il est également possible d'intensifier le report modal vers le train :

- Supprimer des courts courriers, dont l'emport est très faible, et utiliser l'intermodalité. Un court courrier est souvent un avion de 50 à 60 places, et qui est loin d'être occupé en totalité.
- Suppression des vols intérieurs et vols courts : aller plus loin que la loi Climat et Résilience. Remplacer les vols en métropoles et les vols courts (vers les pays frontaliers) par le train quand ce dernier permet d'effectuer le voyage en moins de 4h. Plusieurs propositions de loi ont déjà été déposées dans ce sens.

L'avantage de maîtriser le nombre de mouvements est indéniable pour les populations qui subissent les nuisances, mais c'est aussi faciliter la circulation et le ravitaillement des aéronefs sur la plate-forme, c'est également faciliter le travail des contrôleurs aériens, et donc améliorer la sécurité. Nous avons bien entendu la crainte des contrôleurs aériens de voir augmenter le niveau de trafic à Roissy CdG.

Réponses de l'ADVOCNAR aux questions de la consultation publique :

Question 1 : Voyez-vous d'autres mesures opérationnelles qui permettraient de réduire davantage les nuisances sonores ?

- La mise en place de la descente continue généralisée H24
 - L'augmentation de l'angle d'atterrissage
 - Le décollage en seuil de piste
- } Permettant une altitude de survol plus élevée des habitations
- L'équilibrage du trafic aérien entre les deux doublets sur l'ensemble des 24h, par diminution du nombre de vols du doublet sud sans report sur le doublet nord, donc associé au plafonnement à la baisse de l'aéroport.

Question 2 : quel niveau fixer pour les restrictions d'exploitation interdisant les avions les plus bruyants, pour favoriser un renouvellement accéléré des flottes ?

- La restriction sur les avions de marge acoustique <17 EPNdB, de jour comme de nuit.
- Les restrictions sur les niveaux de bruit certifiés sont à mettre en place de jour comme de nuit :
 - A l'approche : 95,5 PNdB dès 2025 puis intensifier la restriction au fil des années.
 - En survol : 90 EPNdB dès 2025 puis intensifier la restriction au fil des années.

9. Conclusion

Le Préfet nous a présenté le 17 décembre 2024 un point d'étape sur l'Etude d'Impact selon l'Approche Equilibrée de Roissy (EIAE).

- À ce stade, seul un objectif de réduction des personnes impactées par les effets nuisibles HA et HSD est fixé, mais pas l'objectif de réduction du bruit tel que défini dans le Règlement UE 598/2014 à l'article 5.2.a.
- L'évaluation des effets nuisibles est largement minimisée par l'invention des termes HA 55 et HSD 50. La réglementation demande une évaluation de la forte gêne (HA) et des forts troubles du sommeil (HSD) selon les lignes directrices de l'OMS de 2018, soit respectivement Lden 45 et Ln 40. Les valeurs limites, Lden 55 et Ln 50, ne doivent pas s'appliquer à l'évaluation des effets nuisibles, mais uniquement à l'adoption de mesures minimales de réduction du bruit et au document graphique de la carte du bruit représentant les zones où les valeurs limites sont dépassées. Cette irrégularité divise le nombre de personnes exposées à la forte gêne par 3 et aux fortes perturbations du sommeil par 4 et masque respectivement 200 000 et 100 000 personnes.
- Aucun scénario comportant des mesures ou combinaison de mesures n'a été présenté, tel que décrit à l'article 5.2.b, à l'article 5.3 et à l'article 5.6., mais uniquement une liste de mesures possibles relevant du 3^e pilier de l'approche équilibrée, et une liste de niveaux possibles de restriction d'exploitation d'avions bruyants.
- Le rapport coût-efficacité de ces mesures n'a pas été réalisé, ce qui paraît logique au vu de l'avancement modeste de l'EIAE. En revanche une étude d'impact détaillée des mesures proposées aurait permis d'éclairer les avis.

Nous considérons donc que la consultation publique qui se déroule jusqu'au 14 mars 2025, uniquement sur des niveaux de restrictions d'avions bruyants, n'est qu'une consultation d'étape ciblée sur un type de mesure parmi les possibles.

Nous attendons la suite des étapes de l'EIAE de Roissy, dans le respect du Règlement UE 598/2014 :

- Fixation d'un objectif de réduction du bruit ambitieux.
Cet objectif doit permettre de protéger la santé de chaque citoyen impacté par le bruit aérien lié au trafic aérien de Roissy, afin de respecter l'article 1^{er} de la Charte de l'environnement 2004 adossée à la Constitution qui stipule que « *Chacun a le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé* » ainsi que la loi LOM qui « *reconnait à chacun le droit de vivre dans un environnement sonore sain* » (disposition reprise dans l'article L571-1-A du Code de l'Environnement).
- Présentation de plusieurs scénarios contrastés reprenant les propositions des différentes parties prenantes, et non pas seulement celles des compagnies aériennes. Ces scénarios mettront en œuvre les différentes mesures possibles du 4^e pilier en complément des mesures des 3 premiers piliers de l'approche équilibrée, tel que décrit à l'annexe I du Règlement UE 598-2014,
- Réalisation du rapport coût-efficacité de ces différents scénarios, dans le respect des prescriptions de l'annexe II du Règlement UE 598/2014 : le rapport devra chiffrer « *l'amélioration escomptée en matière de bruit des mesures envisagées, présente et à venir* » et pas seulement la réduction des effets nuisibles.
- Réalisation d'une étude coût-bénéfice, comme indiqué dans le 10^e considérant du Règlement : « *Le présent règlement ne devrait pas empêcher les États membres d'avoir recours à une analyse coût-bénéfice lorsque cela est approprié* ». Nous estimons que pour le plus important aéroport d'Europe en nombre de mouvements, considéré comme l'un des deux points noirs du bruit en Europe avec Heathrow, impactant 1,4 million de personnes à un niveau dépassant les recommandations de l'OMS, cette étude coût-bénéfice sera un outil important pour éclairer les décisions.
- Nous demandons que « *les parties prenantes soient consultées en toute transparence sur les mesures prévues* » comme stipulé à l'article 5.2.e du Règlement, ce qui nécessite des points d'étape entre les parties prenantes et le cabinet CGX AERO sous l'égide du Préfet à chaque étape de la réflexion. Ces réunions se sont tenues en particulier dans le cadre des EIAE d'Orly, Toulouse et Bordeaux. Elles ont été promises en CCE de Roissy du 19 décembre 2023 mais n'ont pas eu lieu.

L'expérience des EIAE réalisées ou en cours en France montre que plus l'aéroport concerné comporte un trafic important, avec des problèmes de bruits et un nombre d'habitants exposé élevés, plus les mesures mises en œuvre dans le cadre de l'approche équilibrée sont modestes. C'est incompréhensible !

A Roissy, HUB passager et fret le plus important en France, le problème de bruit récurrent et en augmentation concerne 1,4 million de personnes et est lié tant à l'importance de son trafic h24 qu'à l'erreur majeure d'aménagement du territoire qui dirige les flux sur d'immenses zones densément peuplées.

Cette situation désastreuse sur le plan humain, sanitaire et environnemental doit appeler une réponse ambitieuse et efficace. C'est ce que nous attendons de la démarche en cours.