

AVIS DE L'ADVOCNAR SUR LE PROJET D'ARRÊTÉ DE RESTRICTION D'EXPLOITATION POUR L'AÉRODROME DE PARIS-CHARLES-DE-GAULLE

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 ...

Dans son considérant n°2, le Règlement UE 598/2014 stipule que :

(2) Le développement durable du transport aérien implique l'introduction de mesures visant à réduire les répercussions des nuisances sonores causées par les aéronefs dans les aéroports de l'Union. Ces mesures devraient améliorer l'environnement sonore autour des aéroports de l'Union afin de maintenir ou d'améliorer la qualité de vie des riverains, et renforcer la compatibilité entre les activités aériennes et les zones résidentielles, notamment lorsque des vols de nuit sont concernés.

1. Sur l'Etude d'Impact selon l'Approche Equilibrée :

Objectif de réduction du bruit :

Le Préfet fixe les objectifs suivants :

- 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 mesuré 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 %].

Or le Préfet se trompe d'objectif : le Règlement UE 598/2014 demande de fixer un objectif de réduction du bruit, et non du nombre de personnes exposées à un effet délétère pour la santé.

Le Préfet affirme par ailleurs être dans le respect du plan « zéro pollution » de la Commission européenne et du Plan régional Anti-Bruit de la Région Ile-de-France qui visent à réduire de 30 % la part de personnes souffrant de troubles chroniques dus au bruit des transports en 2030. Nous allons voir que ce n'est pas le cas.

Mesures envisagées :

Piliers 1 à 3 :

- Renouvellement des flottes au fil de l'eau
- Mesures de rééquilibrage du trafic aérien la nuit entre le doublet nord et le doublet sud
- Application d'une configuration préférentielle à 50 % face à l'ouest et 50 % face à l'est aux arrivées et aux départs en « cœur de nuit » (0h30-05h)

Pilier 4 :

- Projet d'arrêté de restriction interdisant certaines catégories d'avions bruyants (référence scénario B).

○ Scénario B

6h	8h	20h	22h	00h	5h59
M<10 EPNdB (retrait des aéronefs de faible marge de conformité)					
			M<14 EPNdB		
			Approche > 100,5 EPNdB		
			Survol > 93 EPNdB		

Mesures du pilier 4 exclues d'emblée sans étude d'impact :

- Plafonnement à la baisse du nombre de mouvements global de l'aéroport
- Plafonnement à la baisse du nombre de mouvements la nuit entre 22H et 6h
- Couvre-feu

Résultat :

- Le rééquilibrage du trafic la nuit entre le doublet nord et le doublet sud tel que prévu par le Préfet entraînerait des reports de nuisances d'un territoire très densément peuplé (quadrant sud-ouest de l'aéroport) vers un autre territoire un peu moins peuplé (quadrant nord-ouest de l'aéroport). Cette astuce permettrait une réduction du nombre de personnes impactées par le HA et le HSD, mais pas une réduction du bruit pour tous, ce qui n'est pas admissible. Tous les citoyens sont égaux en droit.

Le rééquilibrage doit se faire par réduction des vols du doublet sud (accueillant actuellement 59 % des vols la nuit) sans augmenter ceux du doublet nord. Cela demande une baisse du nombre de mouvements la nuit.

- Les mesures des piliers 1 à 3 proposées par le Préfet produiraient la plus grande partie du résultat espéré : moins 24 % de personnes impactées par le HA (pour moins 33% attendu), moins 30 % de personnes impactées par le HSD (pour moins 50 % attendu).

Les restrictions d'avions bruyants du scénario B permettraient de s'approcher uniquement de la fourchette basse de l'objectif, sans pour autant l'atteindre : moins 3,9 % supplémentaires de personnes impactées par le HA, moins 14,1 % supplémentaires de personnes impactées par le HSD.

Le panel de mesures retenues par le Préfet ne permet pas d'atteindre la fourchette basse des objectifs qu'il a lui-même fixés, ni les objectifs de réduction des personnes impactées par le bruit du transport aérien de l'UE et de la région Ile-de-France de 30 % en 2030.

Les mesures les plus « efficaces » du panel introduisent une grave discrimination entre les populations riveraines. De plus aucune garantie de leur exécution n'est donnée puisqu'elles relèvent de l'organisation du trafic aérien par la DSNA et des demandes des compagnies d'atterrir au plus proche des terminaux qu'elles utilisent.

Grâce à des objectifs exprimés en termes de réduction des personnes impactées par des effets délétères sur la santé, à l'expression des objectifs sous forme de « fourchettes » et à une mesure discriminatoire induisant un report de nuisances vers un territoire moins peuplé, le Préfet donne l'illusion de réduire les nuisances sonores pour les riverains.

2. Sur l'organisation de la consultation publique :

- Aucune publicité à l'adresse de la population mais également aux communes concernées n'a été faite sur l'ouverture de la consultation.
- La consultation est ouverte sur 3 mois, mais s'effectue pour bonne partie pendant les congés scolaires d'été, période peu propice à la participation du public.
- Sur le site de la consultation, les contributions déposées ne sont pas consultables par le public, c'est regrettable et préjudiciable à la bonne information du public.
- Aucun élément sur l'étude coût-efficacité des mesures de restriction prévues n'a été fourni au public pour son information.

3. Sur la discussion en amont du vote sur le projet d'arrêté en CCE du 10 juin 2026 :

Ce projet d'arrêté n'a pas été discuté au sein du comité permanent de la Commission Consultative de L'Environnement, ce qui aurait permis de préciser et compléter les termes de certains articles afin d'apporter une sécurité juridique pour la protection des populations.

4. Sur le texte du projet d'arrêté :

Ce projet, qui abroge des arrêtés environnementaux antérieurs, donne pouvoir au Ministre chargé de l'aviation civile d'autoriser des vols qui dérogent à cette nouvelle réglementation, ce qui constitue une régression environnementale.

En effet dans l'arrêté du 6 novembre 2003 portant interdiction entre 0 heure et 5 heures des décollages d'aéronefs non programmés pendant ladite période horaire sur l'aérodrome de Paris-Charles-de-Gaulle, l'article 1 ne fait pas l'objet de possibles dérogations du Ministre des Transports.

Article 1

Version en vigueur depuis le 09 mai 2012

Modifié par Arrêté du 2 mai 2012 - art. 1

En vue de réduire les nuisances sonores autour de l'aérodrome de Paris-Charles-de-Gaulle, le départ d'un aéronef du point de stationnement en vue d'un décollage de cette plateforme est interdit entre 0 heure et 4 h 59, heures locales, si ce décollage n'a pas fait l'objet de l'attribution d'un créneau horaire de départ dans ladite plage horaire le jour en question.

Dans le projet d'arrêté portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Paris-Charles-de-Gaulle, l'ancienne disposition de l'article 1 de l'arrêté de 2003 abrogé devient l'article 3 qui reproduit la même restriction :

Article 3

Aucun aéronef ne peut quitter, en vue d'un décollage, le point de stationnement entre 0 heure et 4 heures 59, sauf si ce décollage a fait l'objet de l'attribution d'un créneau horaire de départ durant cette plage horaire le jour en question.

Mais il est mentionné à l'article 6 – III :

III. – Des dérogations aux règles définies aux articles 3 et 4 peuvent être accordées à titre exceptionnel par le ministre chargé de l'aviation civile.

L'article 6 – III introduit bien une possibilité de dérogation ministérielle aux dispositions de l'article 3, qui n'existait pas dans l'arrêté de 2003.

5. Sur le fond :

- Ce projet est rédigé de façon à contraindre le moins possible l'activité aérienne et ne prend pas en compte les demandes des associations pour une vraie protection de la santé des populations survolées.
- Les restrictions d'exploitation prévues dans le projet d'arrêté ne permettent pas d'atteindre les objectifs fixés par le Préfet et formulés dans l'EIAE (développé ci-dessus dans la partie « EIAE »).

- L'application de l'arrêté sera tardive, avec une entrée en vigueur seulement le 1^{er} janvier 2030, et une application progressive sur 4 ans pour les restrictions en journée, conformément aux dispositions du Règlement UE 598/2014. C'est l'arrêté qui s'adapte à la capacité de renouvellement des flottes des compagnies, et non les compagnies qui s'adapteraient à un arrêté contraignant.
- Que met-on en place dans l'intervalle entre 2026 et 2034 pour protéger les riverains du bruit aérien ? En retenant un seul type de mesure, le Préfet et le Ministre des Transport laissent l'activité aérienne détruire un peu plus la santé et le sommeil des habitants survolés.
- Sans limitation du trafic aérien de jour comme de nuit, les effets de l'amélioration des flottes seront annihilés par la croissance prévue par ADP du trafic à Roissy : près de 480 000 vols en 2025, 534 000 vols en 2035, 592 000 vols en 2050 !
- Ne pas agir sur la limitation du nombre de mouvements, c'est ignorer l'effet négatif sur la santé de la répétitivité des événements sonores, pourtant bien établi par les études sanitaires et pris en compte pour le bruit ferroviaire.
- Ne pas plafonner le nombre de mouvements à la baisse, c'est se priver de la mesure la plus efficace pour réduire dès maintenant la pollution sonore et son impact sanitaire, tout en réduisant l'impact climatique de l'activité de transport aérien, comme le démontre l'ADEME dans son rapport « Elaboration de scénarios de transition écologique du secteur aérien ».

L'ADVOCNAR REND EN CONSÉQUENCE UN AVIS DÉFAVORABLE SUR LE PROJET D'ARRÊTÉ DE RESTRICTION D'EXPLOITATION De L'AÉRODROME PARIS-CHARLES-DE-GAULLE

Elle demande que soient étudiées les mesures suivantes et qu'elles soient intégrées dans le projet d'arrêté de restriction :

- Plafonnement du trafic aérien de Roissy CDG à 440 000 mouvements d'avions par an
- Plafonnement des vols nocturnes à 30 000 mouvements d'avions entre 22h et 6h dès 2027 puis réduction progressive des vols de nuit pour un couvre-feu.
- Retrait des avions bruyants de marge inférieure à 17 EPNdB de jour comme de nuit dès 2027.
- Les restrictions sur les niveaux de bruit certifiés sont à mettre en place de jour comme de nuit :
A l'approche : 95,5 EPNdB dès 2027 puis intensifier la restriction au fil des années.
En survol : 90 EPNdB dès 2027 puis intensifier la restriction au fil des années.