



*Le Président*

Paris, le 6 décembre 2006

Monsieur le Président de la commission  
d'enquête relative au projet de PEB de  
l'aérodrome Roissy-CDG  
Préfecture de la Région Île-de-France  
Secrétariat Général aux Affaires régionales  
29, rue Barbet de Jouy  
75700 PARIS

Objet : enquête publique PEB Roissy-Charles de Gaulle.

Monsieur le Président,

Ile-de-France Environnement qui groupe 350 associations de défense et mise en valeur de l'environnement sur les 8 départements franciliens, siège notamment aux CCE (Commission Consultative de l'Environnement) de CDG et Orly, à la conférence Régionale de santé et collabore dans différents organismes à des travaux sur les pollutions atmosphériques et nuisances sonores.

Notre association vous adresse ci dessous ses observations sur le plan d'exposition au bruit mis à l'enquête publique du 30 octobre au 8 décembre 2006. Observations motivées du dit projet afin qu'elles soient annexées au registre d'enquête.

Elles résultent de l'étude du dossier mis à l'enquête <http://www.idf.pref.gouv.fr/PEB/PEB.htm> ainsi que des informations recueillies :

- dans le groupe impliqué dans la révision du PRQA en cours, et celui du PPA de 2005,
- auprès de l'ACNUSA,
- d'Airparif (dont IDFE est administrateur),
- dans notre groupe de travail santé environnement impliqué dans l'élaboration du Plan Régional Santé Environnement et du suivi de la Conférence Régionale de Santé ainsi que dans le Comité Scientifique de l'étude épidémiologique en cours « les effets du bruit sur la santé en IDF »,
- et des collectifs d'associations adhérents à IDFE.

#### OBSERVATIONS GENERALES

Objectif du PEB : être un document prévisionnel

Il s'agit d'un document d'urbanisme visant à éviter que de nouvelles populations ne soient exposées aux nuisances sonores générées par l'activité de l'aéroport. Il délimite aux abords d'un aérodrome quatre zones de bruit dont trois à l'intérieur desquelles des contraintes d'urbanisation sont imposées, c'est un document opposable au tiers, notamment annexé au Plan Local d'Urbanisme.

Le projet de PEB impactent 127 communes pour 22 339 ha - zones ABC et 31 313 ha pour la zone D soit 448 640 habitants hors (PGS) Plan de Gêne Sonore c'est à dire sans aide à l'insonorisation.

Le PEB de 1989 couvrait 14 555 ha.

La grande majorité des communes et communautés d'agglomérations concernées ont, lors de la procédure de concertation, émis un avis défavorable.

3 hypothèses de développement ont été étudiées en sachant que le trafic en 2005 a été de 513 648 mouvements.

V Le scénario à court terme, correspond à un trafic de 550 000 mouvements (hypothèse prise en compte pour l'élaboration du PGS (Plan de Gène Sonore).

V Le scénario à moyen terme, soit à l'horizon 2015, sous réserve d'une poursuite de la modernisation de la flotte, notamment au regard des nuisances sonores, avec le trafic à prévoir de 580 000 à 620 000 mouvements.

V Le scénario à long terme, dont le choix a été porté sur le scénario A c'est à dire 680 000 mouvements en 2025.

Par ailleurs un scénario à 750 000 mouvements a été étudié qui laissait supposer que le taux d'emport moyen augmenterait moins vite que dans le scénario A pour rester à 136, et qui suppose que les compagnies proposent des vols aux heures souhaitées par la clientèle c'est à dire en journée.

De notre point de vue, cela semble peu probable car certaines destinations de par leur situation géographique impliquent un décollage nocturne ou proche de la plage minuit 5h, ce qui d'ailleurs provoque un certain nombre d'infractions.

En sachant que la limite technique de Roissy peut se situer vers 1 000 000 mouvements et sans l'ajout de pistes supplémentaires, c'est actuellement la gestion de la circulation aérienne pour alimenter les plateformes franciliennes qui limite plutôt Roissy CDG que Roissy CDG en lui-même. En réalité, la limite du développement de cette plateforme n'est bornée que par la demande du marché et la volonté des pouvoirs publics de la développer en fonction de cette demande.

Dans quel contexte se situe l'avenir de la plate-forme CDG

Voir ci dessous l'extrait de l'Avis n° 2006-A-4 du 13 juin 2006 de la Commission des participations et des transferts relatifs à l'ouverture minoritaire du capital de Aéroports de Paris (NOR : ECOX0609375V)

« ...V. - Aéroports de Paris ambitionne d'être le système aéroportuaire le plus attractif d'Europe. Il dispose encore d'un fort potentiel de développement

Paris - Charles-de-Gaulle (Roissy), inauguré en 1974 et fortement développé depuis, assure la presque totalité des liaisons commerciales long-courrier et intercontinentales, ainsi que des liaisons moyen-courrier vers l'Europe. Avec 54 millions de passagers et plus de 510 000 mouvements d'avions en 2005, il constitue le deuxième aéroport européen. Doté d'une vaste emprise foncière (3 250 hectares), de trois terminaux passagers et de quatre pistes, Roissy est la plate-forme d'activité (« hub ») du groupe Air France-KLM et de l'alliance Sky Team, et aussi un hub important de fret. Il dispose encore d'un fort potentiel de développement ;

Aéroports de Paris a annoncé pour le premier trimestre 2006 un chiffre d'affaires en hausse de 4,2 % par rapport à la même période de 2005. Comme durant l'exercice 2005, cette croissance s'explique principalement par la hausse du trafic et par le relèvement des tarifs des redevances précédemment mentionné. La forte progression des produits des filiales s'est poursuivie tandis que les recettes de l'assistance en escale, affectées par la perte de clients en 2005, ont marqué un net retrait de 8,3 %. Les produits commerciaux augmentent faiblement tandis que les recettes locatives sont en hausse (+ 15 %).

V. - Aéroports de Paris ambitionne d'être le système aéroportuaire le plus attractif d'Europe. Il définit sa stratégie de croissance rentable autour de six grandes orientations a) Tirer parti de la croissance attendue du trafic en développant les capacités aéroportuaires : Aéroports de Paris prévoit à cet effet 2,7 milliards d'euros d'investissements sur la période 2006-2010 pour renforcer le hub de CDG 2 par la construction de nouvelles infrastructures, pour rénover des terminaux existants (CDG 1, Orly Sud et Ouest) et pour créer un système automatique de transport interne à Paris - Charles-de-Gaulle ;

b) Enrichir en contenu, en valeur et en qualité l'offre de services, grâce notamment au développement de l'offre de services marchands et à l'augmentation et l'amélioration des parcs de stationnement automobiles ;

c) Renforcer l'efficacité et la performance économique de façon durable en profitant d'un cadre réglementaire stable : le groupe se fixe l'objectif d'améliorer la productivité, mesurée en passagers traités par employés, d'environ 15 % d'ici 2010, et d'augmenter son EBITDA de 45 à 50 % d'ici cette date ;

d) Valoriser son savoir-faire en dehors des aéroports parisiens : la conclusion de partenariats industriels sera recherchée dans des zones à forte croissance, sans engager de capitaux importants e) Exploiter le potentiel très important de ses réserves foncières à travers le développement de bureaux, commerces et

services de fret sur une surface de 60 hectares d'ici 2010, représentant plus de 315 000 m<sup>2</sup> commercialisables ;  
f) Inscrire la croissance du groupe dans la dynamique du développement durable, notamment par l'attention portée aux impacts environnementaux des activités des aéroports.... »

Ce que pense du projet de PEB

t La Commission Consultative de l'Environnement

La commission Consultative de l'environnement tant les « collège élus » que le « collège associations » s'est prononcée contre le projet le 26 juin 2006 (CCE dans sa totalité :19 voix contre et 9 voix pour).

t L'ACNUSA

L'ACNUSA, pour des raisons différentes que celles des membres du collège « élus » de la CCE, donne aussi un avis défavorable au projet de révision du plan d'exposition au bruit.

Compte tenu des valeurs retenues pour délimiter les zones de bruit B et C et que s'agissant du motif de refus de la CCE, elle considère qu'il existe une contradiction à vouloir conserver le maximum de surfaces constructibles, en rejetant le choix de l'indice Lden 56 comme limite intérieure de la zone C, et le fait de constater l'impact des nuisances aériennes subies par les populations concernées.

Par ailleurs, l'ACNUSA dans son rapport 2005 a notamment recommandé que le projet de PEB soit établi sur la base de 750 000 mouvements et non 680 000 en 2025 « afin de préserver l'avenir et de garantir la transparence de l'information ».

t Ile-de-France Environnement

Nous pouvons observer :

v Le récurrent saucissonnage des nuisances aériennes franciliennes alors que l'espace aérien sur notre territoire est constitué par un empilement de trajectoires conséquent aux activités des grandes plateformes Roissy CDG, Orly Le Bourget et de ses nombreux aérodromes d'aviation générale et légère.

v une population concernée par les survols estimée selon l'ACNUSA :

- à environ 2 650 000 habitants du Bassin parisien – dont 2 442 000 franciliens – concernés par des survols inférieurs à 3 000 mètres par des avions à destination et/ou en provenance des deux plateformes :

- 1 146 000 en configuration face à l'ouest,

- 1 847 000 en face à l'est.

- dont celle survolée par des appareils à moins de 1 000 mètres n'a pas diminué dans les proportions initialement prévues par la Direction Générale de l'Aviation Civile.

NOTA : Les personnes toujours survolées jusqu'à 3 000 mètres, quelle que soit la configuration de vent sont désormais comptabilisées :

- environ 343 000 habitants du Bassin parisien sont survolés toute l'année à moins de 3 000 mètres,
- plus de 65 300 habitants le sont à moins de 2 000 mètres,
- et près de 10 400 personnes à moins de 1 000 mètres.

v L'augmentation des vols de nuit 22h- 6h : 59 697 en 2005 alors qu'il s'élevaient à 58 648 en 2002.

En notant la dérive et l'augmentation vers les franges 22h-24h et 5h-6h, des vols maintenant sanctionnés (sans créneau spécifique) de la partie 24h à 5h, qui est passée de 23 022 en 2002 à 21 297 en 2005.

v Que ce projet de PEB est fondé sur des hypothèses de trafic trop élevées mais encore sous-estimées au regard de la croissance actuelle de l'aéroport, de son énorme potentiel physique et des ambitions démesurées qu'il suscite.

L'estimation est basée sur une croissance de 3% par an, alors que les experts prévoient une croissance annuelle aux environs de 5 % et autour de 7 % pour le fret.

Sachant que la limite technique de Roissy CDG est d'environ 1 000 000 mouvements sans l'ajout de pistes supplémentaires, c'est actuellement la gestion de la circulation aérienne pour alimenter les plateformes franciliennes qui limite la capacité de Roissy CDG plutôt que l'aéroport en lui-même.

La limite du développement de cette plateforme n'est bornée que par la demande de développement du marché et la volonté des pouvoirs publics à y répondre.

∨ Qu'aucune étude d'impact n'est prévue sur les effets sur la santé tant par le bruit que les pollutions atmosphériques conséquents de l'augmentation du trafic à 15 et 25 ans.

Alors que le bruit est un facteur de stress important, encore prouvé dans l'étude épidémiologique en cours sur l'Île de France et que le transport aérien - dans sa partie trafic- n'est déjà pas pris en compte dans le PPA (Plan de Protection de l'Atmosphère).

∨ Quelque soit la valeur qui sera retenue pour l'indice sonore Lden, cet avant-projet du Plan d'Exposition au Bruit, n'est pas ce que nous attendions pour réduire les nuisances existantes qu'elles soient sonores ou atmosphériques pour les centaines de milliers de Franciliens impactés par l'activité de la plateforme de Roissy.

C'est vraiment faire peu de cas du cadre de vie et de la santé des Franciliens et en particulier ceux de l'Est du Val d'Oise et de la Seine Saint Denis et du nord Seine et Marne, déjà frappés par d'autres types d'inégalités sociales et territoriales.

∨ La sous-estimation volontaire de la croissance du trafic aérien, le choix du plafonnement du volume de bruit global comme les vaines promesses sont des constantes depuis la création de l'aéroport Roissy CDG. Alors que la réalité est de permettre le développement du nombre de mouvements tout en faisant croire à une amélioration des conditions de vie des riverains de l'aéroport.

∨ Le développement de Roissy CDG à énergie sonore constante plutôt qu'à nombre de mouvements constant entraîne automatiquement l'augmentation des vols. Cette augmentation des fréquences et les durées cumulées de survols, qui favorisent encore les pollutions sonores, chimiques et atmosphériques par les produits de combustion du kérosène, vont à l'encontre de l'amélioration des conditions de vie des personnes survolées et des franciliens dans leur ensemble.

∨ Sous couvert des efforts fait en matière de motorisation et le renouvellement des flottes, là aussi la réalité c'est d'utiliser ces avancées pour accroître le nombre de mouvements et non pour réduire les nuisances sonores et la pollution atmosphérique actuelles. D'autant que l'augmentation du trafic est déjà programmée alors que " les progrès " promis (exemple un meilleur emport moyen des avions) ne sont qu'hypothétiques car ils dépendent de nombreux paramètres difficilement maîtrisables.

∨ Que nous n'avons de cesse à demander le plafonnement en nombre de mouvements, paramètre objectif d'évaluation de la nuisance ressentie et de la mise en place d'un couvre feu comme à Orly (voir en pj notre dernière motion votée lors de notre assemblée générale du 2 avril 2005.

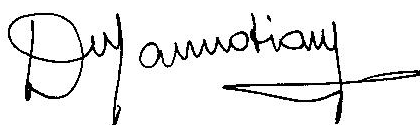
Conclusion

Ile-de-France Environnement ne peut accepter ce projet de révision qui cautionnerait l'augmentation du trafic et par voie de conséquence le nombre de personnes déjà exposées et les pollutions conséquents de l'exploitation et du trafic de Roissy CDG.

Ile-de-France Environnement souhaite que vous annexiez au registre d'enquête publique son avis défavorable relatif au projet de Plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aérodrome Roissy-Charles-de-Gaulle qui prévoit une augmentation du trafic aérien sans en évaluer les effets et les conséquences pour la santé des franciliens.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos salutations les meilleures.

Daniel HANNOTIAUX



P.J. : motion adoptée par l'AG d'IDFE