

Avis de l'association Les Amis de la Terre sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de Roissy-CDG



Le plan de prévention du bruit est annoncé comme ayant pour objet de prévenir les effets du bruit, de réduire leurs niveaux et de protéger les « zones calmes ». Le document de travail est composé de 25 pages, 2 plans et des arrêtés.

Quelle est la situation ?

Le trafic 2012 : 497 800 mouvements et 61 millions de passagers. Dans le contrat territorial du secteur concerné, daté de mars 2014, il est indiqué qu'il pourra y avoir des augmentations de population « mais sans toutefois qu'il puisse s'agir d'une augmentation significative ».

Notre avis : Qui jugera que cette augmentation sera ou non significative ? L'argument que cette augmentation pourrait se faire dans un « but de mixité sociale », nous apparaît comme passablement cynique.

Les tableaux des p.21 et 22 présentent les estimations de surfaces (sans que l'on sache d'ailleurs si elles sont bâties ou non), la population mais aussi les établissements de santé et d'enseignements, exposés aux « plages » de l'indice choisi. Ce sont six tableaux de « cartographie stratégique », succincts en légendes. Mais le document de référence est le plan d'exposition au bruit (PEB) qui « vise à éviter que de nouvelles populations ne viennent s'installer ». Ce document d'urbanisme doit d'après le plan de prévention proposé : « s'appuyer sur les hypothèses et les perspectives ». Il est indiqué que toutes les zones A, B, C et D, doivent faire l'objet de mesures d'isolation acoustique renforcées. Considérée comme en amélioration constante l'aide à l'insonorisation (fond alimenté par la TNSA (22 millions d'euros en 2012) , basé sur le Plan de Gêne sonore (PGS) englobe 96 306 logements .

Notre avis : le bruit traduit en « plages d'indices » n'est pas mesuré de la même façon le jour et la nuit. Le bruit de nuit serait-il minimisé ? Rappelons que la nuit ne dure que 5 h autour de Roissy-CDG (entre 0 et 5h). Les objectifs pour lutter contre les nuisances sonores sont présentés comme devant être traités surtout à l'extérieur de l'aéroport. La priorité étant pour ADP de faire maîtriser l'urbanisation autour de l'aéroport et de poursuivre l'insonorisation, en révisant le plan de gêne sonore. Le sujet : « contraindre l'exploitation » ne vient qu'en point 3 et nous aborderons ce sujet dans le chapitre intitulé : gestion

Il est étonnant que ce soit au « territoire », de s'adapter à une nuisance aux conséquences sans limites qu'il a peu de moyen de maîtriser. Nous dénonçons une fois encore l'indice Lden qui est un savant mélange de moyennes visant à atténuer le vrai niveau de bruit subi par les riverains, notamment celui des occurrences très bruyantes qui se produisent ou du bruit incessant dû aux décollages et atterrissages, particulièrement en fin de semaine.

Quant à l'isolation acoustique, des exemples concrets manquent sur la façon dont les mesures d'isolation seront renforcées.

Qui contrôle ?

Les organismes concernés par le suivi de l'application du plan de prévention sont la DGAC et ADP. La préfecture n'étant chargée que des mesures d'urbanisme, de suivre les informations fournies par les opérateurs en privilégiant la concertation.

Notre avis : comment la préfecture peut-elle « surveiller l'évolution du bruit » et informer les décideurs publics ?

Qui est consulté ?

La commission consultative de l'environnement (CCE) est composée de trois collègues : riverains au travers de leurs associations , professionnels de l'aéronautiques, élus. Au début du document de travail, il est écrit que la CCE a été créée dans le but ...de développer les relations humaines ! Il faut attendre la page 29 pour que son rôle soit précisé, la CCE est consultée « sur toutes les questions relatives à l'aménagement ou à l'exploitation de l'aérodrome ». La dernière réunion date de janvier 2014.

Notre avis. Cet organisme est consultatif, il se réunit trop rarement et très peu d'élus participent. Les associations doivent insister pour que le rythme des réunions soit plus fréquent et régulier. Les ordres du jour imposés par l'administration et les professionnels. Il n'est pas fait mention de la demande incessante d'une rencontre spécifique sur le bruit de nuit, ni des débats qui ont eu lieu à propos des relèvements d'altitude.

Les Enquêtes publiques :

Notre avis : ADP fait augmenter le trafic à Roissy-CDG sans enquête publique : la construction de nouvelles aérogares n'a pas été soumise à enquête publique. Les plus récentes : terminal E en juin 2003 ; terminal 2G dédié aux vols régionaux, bâtiment de 16 000 m2 et satellite du terminal 2E en 2012 (avec une capacité de 7 millions de passagers) (source : journal Entre Voisins). Les enquêtes publiques -quand elles existent- sont présentées de façon extrêmement technocratiques et diffusées, comme ici dans un nombre trop restreint de communes. Il est donc logique que les enquêtes publiques comme celles concernant un plan comme ce PPBE intéressent peu les riverains.

Le bruit est surveillé par l'émetteur, mais pas traité :

La maison de l'environnement abrite des services de visualisation du trafic aérien en temps quasi réel (30 min de décalage) et le niveau de bruit associé à son passage. 8 communes ont demandé à être équipées de l'outil VITRIL.

Notre constat : les cartes de trafic ne sont faites qu'à partir de journées dites caractéristiques, et celles-ci sont déterminées par l'opérateur de CDG. Les cartes sont réalisées avec une situation de référence mesurée en Lden et sur les « hypothèses de trafic du plan d'exposition au bruit ».

Pour l'instant 11 stations de surveillance existent, les 9 stations supplémentaires ne mesurent que l'indicateur global mesuré pondéré (IGMP).. 5 nouvelles stations seront installées dont deux en Val d'Oise : Montlignon et Sannois mais deux sont dédiées aux essais moteurs. Il existe aussi 3 stations temporaires posées à la demande des maires, les analyses sont faites pendant 3 mois et le laboratoire d'ADP présente ses conclusions en conseil municipal. Ce schéma a été agréé par l'Acnusa (le 22 février, l'enquête publique en cours n'est pas mentionnée sur le site de l'Acnusa)

Notre avis : les décideurs devraient trouver indispensable qu'une autorité spécifique et indépendante d'ADP soit chargée de ces mesures du bruit.

Deux études appelées pour l'une SURVOL (démarrée en 2008) et l'autre DEBATS sont menées à propos des 3 aéroports parisiens. Pour SURVOL, la surveillance sanitaire ne s'est pas faite en raison « du grand nombre de facteurs de confusion existants pour les indicateurs sanitaires choisis ». Bruitparif a mis en place « Rumeur » qui permet de consulter le bruit instantané : 211 communes pour une population d'environ 1,5 million de personnes.

En page 28 du projet de plan il est indiqué que : « la valeur règlementaire de l'indicateur global mesuré pondéré (IGPM) traduit l'engagement de ne pas accroître l'exposition au bruit des populations riveraines de paris-CDG. Un groupe de travail spécifique ADP, ACNUSA, DGPR (MEDDE) et la DGAC travaille à renforcer la fiabilité de l'indicateur »

Notre avis : L'analyse de « Rumeur » n'est pas présentée. La surveillance sanitaire reportée à plus tard. A propos de « fiabilité » nous nous interrogeons. Alors que le trafic est très important et que les indices de mesures de bruit sont

de plus en plus soigneusement élaborés par l'opérateur pour minimiser les nuisances : la construction d'un nouvel indice serait-elle en cours ?

Gestion de l'exploitation de l'activité aéroportuaire :

A propos du cadre européen, il est indiqué que le bruit est « identifié comme un des principaux problèmes mais la directive de 2002 se soucie « d'établir une approche commune ... des comparaisons pour éviter, prévenir et réduire les effets nuisibles »

Notre avis : Il est regrettable de constater qu'avec la même directive, de grands aéroports européens ont pris des mesures pour fortement limiter le trafic, notamment la nuit et que rien de tel ne se passe à Roissy-CDG.

Le sujet « contraindre l'exploitation » ne vient qu'au point 3 des mesures. La première vise à « interdire les avions bruyants » ce qui est de gestion courante. Les suivantes sont : « relever les altitudes et poursuivre la mise en place des descentes continues pour éviter les paliers pendant lesquels la puissance des moteurs est augmentée, à mettre en place une trajectoire au nord de décollage la nuit et à surveiller l'évolution du bruit »

Les mesures prises de relèvement des altitudes ont diminué le bruit sur bien des secteurs très urbanisés, notamment en Val d'Oise. Dans le contexte d'augmentation du trafic apparaissant comme sans limite, il est bien difficile pour les associations de saluer cette avancée. Quant à la gestion de la flotte, si les avions bruyants sont supprimés entre 0 et 5h et quelques uns supprimés aussi le jour avec la « quasi extinction des émergences les plus contraignantes », les créneaux de nuit s'élèvent encore à environ 22 000. Quant aux créneaux abandonnés et non réattribués, on est loin d'une mesure volontariste de baisse alors que l'OMS préconise des nuits de 8 heures de sommeil.

En conclusion : Les objectifs d'un plan de prévention devraient être de prioriser la réduction des nuisances de bruit à la source et donc présenter des objectifs de diminution du trafic. Dans le cadre du Grand Paris il serait temps de s'interroger sur les zones de relégation que constituent les territoires très touchés par les nuisances aériennes. Il est incompréhensible, alors que se prépare le sommet sur le climat, que le transport aérien de Roissy-CDG exerce en France une concurrence féroce en priorité sur les modes de transport les moins polluants et adaptés aux trajets de moins de 1000 kms comme le train*.

Les Amis de la Terre Val d'Oise donnent un avis négatif au plan de prévention du bruit dans l'environnement de Paris CDG.

* voir la desserte pléthorique de navettes de Toulouse