



SOUTIEN

AU PROJET DE MODIFICATION DE LA CIRCULATION AERIEENNE A L'APPROCHE DE L'AERODROME "PARIS-CHARLES DE GAULLE"

1) Ce projet réduira les nuisances subies par des populations importantes.

ADNA 92 assure la défense des habitants du département des Hauts de Seine victimes des nuisances aériennes. Une part importante de ces nuisances est engendrée par les avions à destination de l'aéroport du Bourget, survolant la plupart de nos communes à basse altitude en configuration face à l'Est. Les derniers chiffres dont nous disposons montrent que, dans cette configuration, près de 500 000 habitants du département sont survolés à une altitude inférieure à 2000 m, dont plus de 250 000 par des avions à moins de 1000 m ⁽¹⁾.

En autorisant le relèvement des altitudes d'approche vers l'aéroport de Roissy, le projet permettra de relever celle du point à partir duquel les avions à destination du Bourget amorcent leur descente finale : de 600 m actuellement, cette altitude passerait à 900 m.

Ce relèvement devrait entraîner une réduction du bruit pour la plupart des habitants du département. Elle sera particulièrement sensible pour les habitants les plus gênés, ceux qui résident sous le passage des avions volant à une altitude comprise entre 900 et 600 m. En effet, après la mise en œuvre du projet, ces avions seront alors en phase de descente finale au dessous de 900 m, leurs moteurs étant moins bruyants qu'actuellement, en vol horizontal.

2) Le projet comptera beaucoup de bénéficiaires mais aussi quelques perdants.

En son état actuel, le projet amènera le survol de certaines communes aujourd'hui épargnées, par les avions à destination de Roissy. Il augmentera le nombre de passages de ces avions sur d'autres communes déjà survolées.

ADNA 92 déplore toute dégradation de la qualité de vie.

Cependant, le nombre des habitants auxquels le projet apportera une amélioration est estimé à un niveau très supérieur à celui des populations subissant une dégradation. La nature de cette dernière sera par ailleurs tempérée par le relèvement d'altitude dont toutes les zones survolées bénéficieront. Enfin, le trafic de l'aéroport de Roissy présentant un caractère d'intérêt national, il ne paraît pas anormal que ses nuisances soient réparties pour pouvoir être réduites, plutôt que concentrées à un niveau élevé.

ADNA 92 soutient donc le projet, mais rejoint les propositions formulées par l'association ADVOCNAR visant à porter à 1800 m, au lieu des 1500 m prévus, l'altitude du point à partir duquel les avions à destination du doublet Nord de Roissy amorceront leur descente finale en configuration face à l'Est. Cette solution semble pouvoir réduire considérablement les nuisances sonores sur une très grande zone géographique.

3) D'autres améliorations demeurent indispensables.

Le projet de relèvement des altitudes d'approche atténuera les nuisances sonores des avions en phase d'atterrissage, mais ne procurera aucune amélioration lors des décollages. Ce projet ne réduit donc en aucune manière la pertinence des autres améliorations demandées par la Convergence Associative, réunissant toutes les associations de défense des populations survolées, soutenue par ADNA 92. Ces demandes sont les suivantes :

- **Suppression des vols de nuit, durant une période 8 heures continues** (conformément aux recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé) sur les plateformes aéroportuaires du Bourget et de Roissy, à l'exception des vols sanitaires. Cette mesure, inspirée par le couvre-feu nocturne en vigueur à Orly, nécessitera une période d'adaptation pour les opérateurs de Roissy ; elle pourrait en revanche être mise en application à bref délai au Bourget. Aucune des activités de cet aéroport ne justifie le maintien des vols de nuit. Au-delà des nuisances aiguës que ces vols entraînent, ils entretiennent un sentiment d'injustice par les privilèges dérogatoires au droit commun qu'ils offrent à un petit nombre de bénéficiaires.
- **Plafonnement du nombre des mouvements en région Ile-de-France.** L'extrême concentration actuelle du trafic aérien entrave la mise en œuvre d'une véritable politique de réduction des nuisances ; elle constitue par ailleurs une source de fragilité pour l'économie en la rendant vulnérable à tout incident dans cet espace.
- **Mise en place des trajectoires de moindre nuisance.** Pour les avions en phase d'atterrissage, il s'agit de généraliser les procédures de descente continue, recommandée depuis plusieurs années par l'ACNUSA ⁽²⁾. Pour les avions en phase de décollage, il s'agit de partir de l'extrémité de la piste, puis suivre la pente et l'itinéraire minimisant le bruit perçu au sol et évitant les zones les plus densément peuplées.
- **Élimination des avions bruyants.** Cette mesure consisterait à "durcir" les arrêtés d'exploitation déjà en vigueur pour restreindre la fréquentation de l'aéroport de Roissy, en abaissant le niveau de bruit toléré et en étendant leur application aux autres plateformes aéroportuaires.

L'élimination des avions bruyants prend une importance toute particulière pour l'aéroport du Bourget. L'introduction d'une "liste noire" dans l'aviation commerciale a en effet amené certains opérateurs à transformer des avions qui n'étaient plus aptes aux vols réguliers en avions privés. Aucune restriction n'étant actuellement appliquée dans la fréquentation du Bourget, ils peuvent y venir librement. Alors qu'il se trouve enclavé dans une zone urbaine très dense, cet aéroport reçoit encore des avions qui figurent parmi les plus vieux appareils en service dans le monde, les plus bruyants et les plus polluants (Boeing 707 ou 727, BAC 1-11, DC 8, Gulfstream II et III, etc.). Selon divers témoignages et photos transmis à notre association, il semble bien que ces appareils soient parfois mal entretenus et fassent donc courir un risque sérieux aux populations survolées.

(1) : "Estimation des populations survolées en 2003 par les aéronefs à destination et en provenance de Paris-Le Bourget" - Etude de l'IAURIF (Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile de France). Depuis cette date, la population des zones survolées n'a pas diminué.

(2) ACNUSA : Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires.