

Avis sur le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement 2022-2026 pour l'aéroport Paris-Charles de Gaulle

Le groupe G.A.R.E. (Groupement Associations Roissy Environnement) est constitué des associations de défense des riverains et de défense de l'environnement représentées à la Commission Consultative de l'Environnement de Roissy-Charles de Gaulle, ainsi que d'associations et collectifs préoccupés par la protection de l'environnement, de la santé et du climat situés dans les zones de bruit de l'aéroport.

Rappel du contexte :

Roissy-Charles de Gaulle est avec Heathrow l'un des deux points noirs majeurs du bruit aérien en Europe. Il détient également le triste record du nombre des vols de nuit entre 22h et 6h avec environ le double de mouvements de nuit des aéroports européens comparables (Francfort, Heathrow, Schiphol, Madrid).

La mise en chantier d'un deuxième Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement pour le 1^{er} aéroport européen en nombre de mouvements d'aéronefs n'est donc pas une simple formalité mais une opportunité de prévenir et réduire vraiment le bruit dans l'environnement pour 1,4 million de franciliens qui subissent un dépassement des valeurs-guide pour le bruit aérien fixées par l'OMS en 2018¹ (*Source Bruitparif*).

L'enjeu de santé publique est de taille : tandis que l'étude épidémiologique DEBATS² (Discussion sur les Effets du Bruit des Aéronefs Touchant la Santé) est venue confirmer en 2020 les conséquences négatives - déjà bien documentées - du bruit aérien sur la santé, le nouveau rapport CNB-ADEME sur le coût social du bruit³ paru le 22 juillet 2021 fait état d'un coût de 6,1 milliards d'euros par an rien que pour les impacts « pollution sonore » du transport aérien. En Ile-de-France, le coût social du bruit aérien représente 10% du coût social du bruit dans cette région soit 4,1 milliards d'euros (Rapport Bruitparif « Le coût social du bruit en Ile-de-France »⁴).

Une étude européenne⁵ révélée le 6 juin 2019 aux patrons des compagnies aériennes lors du sommet de l'IATA à Séoul (Association internationale du transport aérien), évalue le coût environnemental des 33 aéroports examinés par l'étude à 33 milliards d'euros par an. Ce montant recouvre les coûts de bruit, des émissions de CO₂ et de l'impact sur le changement climatique. L'aviation a de loin la facture environnementale la plus élevée. Selon cette étude, la facture environnementale de Roissy atteint 4 milliards d'euros.

En commentaire à cette étude, la Commissaire européenne au transport sortante, Violetta Bulc, a souligné que « le prix payé par ceux qui voyagent en avion couvre à peu près les coûts d'infrastructure, mais pas les coûts environnementaux » et elle invitait la Commission future à exercer les instruments dont elle dispose pour redresser la situation rapidement.

¹ https://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0010/383923/noise-guidelines-exec-sum-fre.pdf

² http://debats-avions.ifttar.fr/images/Rapport_Debats_2020.pdf

³ https://www.bruit.fr/images/stories/les-chiffres-du-bruit/Rapport_complet_Cot_Social_Bruit_et_mesures_bruit_air_-_VF5.pdf

⁴ <https://www.bruitparif.fr/le-cout-social-du-bruit/>

⁵ http://www.advocnar.fr/wp-content/uploads/2021/01/2018_12_17-CE-Delft-year-multimodality-external-costs-ce-delft-preliminary-results.pdf

Bilan du PPBE 2016-2021 :

Le bilan du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement 2016 présenté en Comité Permanent le 29 juin 2021 n'est qu'un descriptif des mesures qu'il contient, sans aucun indicateur de réussite en termes de prévention et de réduction du bruit dans l'environnement sur la période 2016-2021.

En revanche les nouvelles cartes Stratégiques de Bruit « situation de référence 2019 », comparées aux cartes stratégiques de Bruit « situation de référence 2013 », appellent un constat alarmant :

- La population exposée à un dépassement de la valeur-limite Lden55 a augmenté de 23,3 % en 6 ans, entre 2013 et 2019 :
251 608 personnes impactées en 2013, 310 236 personnes impactées en 2019
- La population exposée à un dépassement de la valeur Lnight50 a augmenté de 80 % sur cette même période :
74 810 personnes impactées en 2013, 134 894 personnes impactées en 2019
- La surface impactée par le niveau Lden55 augmente de 17,5 %
- La surface impactée la nuit augmente de 29,3 %

Nous sommes face un problème de bruit persistant, avec un impact sanitaire sur les populations en forte croissance. Cette augmentation consacre l'échec du PPBE 2016 et justifie l'activation du 4^{ème} pilier de l'approche équilibrée ainsi que le lancement sans délai d'une étude d'approche équilibrée portant sur l'ensemble des restrictions d'exploitation que nous proposons dans ce document, démarche imposée par le Règlement UE 598/2014 (et en particulier son article 5, paragraphes 1 et 2)

Cartes stratégiques de bruit :

Présentation des CSB :

Les 4 cartes présentées (Lden et Ln court terme, Lden et Ln long terme) doivent respecter la même échelle et représenter le même périmètre afin d'être comparables.

Hypothèses CSB court terme

Il est important d'établir les CSB sur le trafic réel de l'aéroport pour l'année de référence, afin que les cartes de court terme représentent bien une photographie de la situation des populations au regard du bruit aérien avant l'élaboration du PPBE. Nous nous félicitons de la révision des CSB « situation de référence 2019 » sur la base du trafic réel de 2019 soit 504 836 mouvements (et non 498 175 mouvements comme la première version).

Avec cette même préoccupation de précision, nous renouvelons notre demande que les cartes Stratégiques de Bruit « situation de référence 2013 » soient également revues. En effet elles avaient été élaborées sur la base de l'hypothèse de trafic du PGS 2013. Cette hypothèse de court terme, fixée à 520 000 mouvements au lieu des 478 306 mouvements réellement effectués en 2013, a conduit à produire des CSB 2013 de court terme surévaluées.

L'objectif est d'avoir des cartes comparables réalisées avec le même outil de modélisation, afin d'éviter les biais méthodologiques, dans le but d'évaluer l'évolution du bruit entre 2013 et 2019 et d'en tirer les bonnes conséquences pour l'élaboration du PPBE 2022-2026.

Hypothèses CSB long terme :

Les CSB de long terme sont basées sur l'hypothèse de long terme du PEB de 2007, soit « 680 000 mouvements en 2025 » (cf PEB Roissy 2007 – Rapport de présentation pages 15/16). L'utilisation de cette hypothèse est en décalage complet avec la notion de long terme pour le projet de PPBE 2022-2026 pour plusieurs raisons :

- L'échéance 2025 est dans 3 ans, ce n'est pas du long terme.
- Il y a suffisamment d'éléments pour dire qu'avec une hypothèse de long terme de 680 000 mouvements, nous ne sommes pas dans le cadre d'« évolutions du niveau de bruit connues ou prévisibles au regard de la situation de référence » (article R572-5 alinéa d)

En effet le projet de Terminal 4 à Roissy CDG tel que prévu en 2019 a été abandonné. La crise sanitaire, et tout récemment le conflit ukrainien sont venus apporter une réduction drastique du trafic aérien et un frein à sa reprise dont le lobby aérien évalue les effets à 5 ans sous forme de prévisions de trafic, fourchette haute, médiane et basse qui en aucun cas ne dépasseront en 2026 le niveau de trafic 2019.

- Les hypothèses de long terme du PEB reprises pour élaborer les CSB 2019 sont accompagnées de données concernant la répartition du trafic par doublet qui sont erronées, car aucune mesure prise aujourd'hui dans le PPBE ou prévue dans un autre cadre ne vient supposer qu'on tendra vers cette nouvelle répartition du trafic.
- Les hypothèses de long terme du PEB sont basées sur une diminution du nombre des vols de nuit entre 22h et 6h : on passerait de 60 531 vols en 2019 à 55 080 vols à long terme. Les CSB de long terme en Lnight indiquent donc une diminution des populations impactées la nuit. Or aucune mesure prise aujourd'hui dans le PPBE ou prévue ailleurs ne vient étayer cette théorie.

Nous demandons l'abandon des hypothèses de long terme du PEB comme base à l'élaboration des CSB de long terme. La mention d'une possible augmentation de + 180 000 mouvements par rapport à 2019 n'a pas sa place dans un PPBE et est en complète contradiction avec l'esprit de la Directive 2002/49/CE et sa transposition en droit français. En effet chaque plan d'action sur 5 ans doit apporter une réduction de l'impact de la pollution sonore sur les populations concernées. La Directive 2002/49/CE prévoit une « stratégie à long terme » (Annexe V, paragraphe 1, alinéa 10)

Nous demandons des CSB à un horizon de 5 ans basées sur une hypothèse de 500 000 mouvements/an, en cohérence avec notre demande de restriction d'exploitation.

Une hypothèse de long terme (à 15 ans par exemple) devra être basée sur une diminution du nombre de mouvements, pour concilier à la fois la réduction des nuisances sonores, chimiques et la réduction d'un facteur 6 des gaz à effet de serre du transport aérien à l'horizon 2050. On ne peut pas décorrélérer certaines mesures de réduction du bruit des mesures de réduction des GES de l'activité aérienne.

Evolution nécessaire de l'élaboration des CSB - Choix des valeurs-limites :

Dans son rapport 2018, L'OMS affirme que l'impact sanitaire du bruit commence à partir du Lden 45 et du Lnight 40. Les CSB doivent intégrer les périmètres correspondants. Les valeurs-limites retenues par l'Etat français doivent être calquées sur les valeurs-guide de l'OMS : Lden 45 et Lnight 40.

Objectifs de réduction du bruit :

Nous rappelons qu'aucun objectif de réduction du bruit pour le projet de PPBE n'a été fixé à ce jour, ce qui est contraire au Règlement UE 598/2014 et à la transposition de la Directive 2002/49/CE. En effet c'est méconnaître l'article R572-8 du Code de l'Environnement (paragraphe I alinéa 3) qui stipule :

I. Le plan de prévention du bruit dans l'environnement prévu au présent chapitre comprend :

3° Les objectifs de réduction du bruit dans les zones exposées à un bruit dépassant les valeurs limites mentionnées à [l'article R. 572-4](#) .

Si ces objectifs ne sont pas de rester sous une valeur-limite comme dans le cadre de la Directive 2008/50/CE, ce sont bien des objectifs de réduction du bruit qu'il faut exprimer clairement. Ces

objectifs peuvent parfaitement être exprimés par une fourchette concernant les résultats attendus, en termes de réduction du bruit ou en termes de réduction des populations impactées.

Effet attendu du projet de PPBE 2022-2026 :

La diminution du nombre de personnes exposées au bruit à l'issue de la mise en oeuvre des mesures prévues dans le plan n'est pas indiquée. Or l'article R572-8 du Code de l'Environnement (paragraphe I alinéa 7) indique :

I. Le plan de prévention du bruit dans l'environnement prévu au présent chapitre comprend :

7° Une estimation de la diminution du nombre de personnes exposées au bruit à l'issue de la mise en oeuvre des mesures prévues ;

Mesures de réduction des nuisances sonores aériennes :

[1^{er} pilier \(Mesures de type S\) – Mesures pour réduire le bruit à la source](#)

Modulation des redevances et taxes :

S2-1 - La révision de la classification des aéronefs en groupes acoustiques est une bonne mesure.

S2-2 - La modulation des redevances d'atterrissage sera-t-elle vraiment incitative au renouvellement des flottes ? Il n'y a aucune étude d'impact de cette mesure, dont nous ne pouvons pas évaluer les enjeux financiers pour les compagnies.

S3 - Modulation de la Taxe sur les Nuisances Sonores Aériennes (TNSA) : c'est une réforme à recettes constantes, donc aucune amélioration du budget de l'aide à l'insonorisation. En termes d'incitation au renouvellement des flottes, les enjeux financiers de la modulation sont faibles en comparaison du prix de rachat d'avions plus récents ou neufs pour les compagnies.

Renouvellement des flottes :

S4 - Renouvellement de la flotte Air France : l'effet de cette mesure en termes de réduction du bruit pour les riverains n'est pas évalué.

S5 - Renouvellement de la flotte d'EasyJet : l'effet de cette mesure en termes de réduction du bruit pour les riverains n'est pas évalué.

S6 - Renouvellement de la flotte de FedEx : les éléments fournis au niveau mondial ne permettent pas d'imaginer les avancées pour les riverains de Roissy CDG. L'effet de cette mesure en termes de réduction du bruit pour les riverains n'est pas évalué.

Le renouvellement des flottes d'autres compagnies majeures opérant à Roissy CDG n'est pas abordé.

Nous demandons également de planifier avec les compagnies aériennes le retrait d'avions bruyants identifiés par les stations de mesure de bruit et les riverains. Depuis plusieurs années, nous demandons en particulier le renouvellement des avions à turbopropulseurs anciens, type ATR 72 200 par des ATR 72 500/600 dont la marge de bruit est au moins deux fois plus importante ainsi que l'élimination des MD11 de FedEx. D'autres avions sont identifiés dans les rapports mensuels et annuels des stations de mesure de bruit d'ADP comme étant les plus bruyants opérant à Roissy CDG : A388, A332, A333, B77L et B77W. Cette liste est non exhaustive.

[2^{ème} pilier \(Mesures de type P\) – Mesures de gestion et contrôle de la planification des sols](#)

Pour la réalisation des CSB, PGS et PEB, utiliser comme valeurs-limites les valeurs-guide de bruit aérien recommandées par l'OMS, soit Lden45 et Ln40.

Nos demandes concernant la révision du PEB, en complément des mesures P1-1 à P1-6 :

- Réaliser un PEB prenant en compte les nuisances cumulées de Roissy CDG et le Bourget.
- Utiliser l'indice Lden 55 pour la limite extérieure de la zone C
- Supprimer l'article 166 de la loi ALUR qui permet depuis 2014 un assouplissement des contraintes d'urbanisme et une augmentation jusqu'à 5 % de la population en zone C du PEB dans les CDT Val de France/Gonesse/Bonneil-en-France et CDT Cœur économique Roissy-Terres de France.

Nos demandes concernant le dispositif d'aide à l'insonorisation :

- Planifier des rentrées de TNSA suffisantes sur 5 ans pour insonoriser les logements restants dans le PGS de Roissy CDG.
En effet si le budget n'est pas à la hauteur des enjeux, les mesures P2-2, P2-3, P3 et P5 accentueront l'engorgement du dispositif d'aide à l'insonorisation.
- Fin 2011, la Ministre de l'Ecologie Nathalie Kosciusko-Morizet avait fixé un objectif de réduction à un an du délai entre l'ouverture d'un dossier de demande d'aide à l'insonorisation et la réalisation des travaux : cet objectif doit faire partie des priorités dans l'amélioration du dispositif.
- L'Etat prévoira une avance sur trésorerie afin de combler la pénurie due à la baisse du trafic aérien à cause de la crise sanitaire.
- Prévoir une 2^{ème} insonorisation pour les logements insonorisés dans les débuts du dispositif : en effet les fenêtres utilisées aujourd'hui sont bien plus performantes en termes d'isolation phonique que celles d'il y a 25 ans.
- Mettre en place un contrôle sérieux des prestataires (cabinets acoustiques et entreprises de pose de fenêtre et d'isolation) ainsi que de la qualité et de l'efficacité des prestations réalisées. Mettre en place une obligation de résultats, par rapport aux objectifs de réduction acoustique.

P6 - Révision du PGS

- Réviser le PGS compte tenu des informations fournies par les CSB 2019 : augmentation de la population et des surfaces impactées dans le périmètre du Lden 55.
- Réaliser ce PGS prenant en compte les nuisances cumulées de Roissy CDG et le Bourget.

[3^{ème} pilier \(Mesures de type O\) – Mesures opérationnelles sur les procédures de vol autour de l'aérodrome](#)

O1 - Généralisation des descentes continues

La généralisation de la descente continue de type « descente douce » en 2023 est une excellente mesure pour les riverains situés à plus de 20 km du seuil des pistes (palier à 1 200 mètres actuellement), et à plus de 25 km du seuil des pistes (palier à 1 500 mètres actuellement). Elle n'aura pas d'effet sur les territoires situés dans les CSB. Cette mesure n'est donc pas une mesure pour le PPBE. Elle peut néanmoins être citée à titre informatif mais en ayant l'honnêteté de préciser que ce sera sans effet sur les CSB.

Contrairement à ce qui est mentionné page 107, la DSN n'a jamais confirmé les effets possibles de réduction du bruit en zone D du PEB.

Rajouter les mesures suivantes (nos propositions non intégrées) :

- Mettre en place le décollage généralisé en seuil de piste, évaluer l'évolution du taux de décollage en seuil de piste et en rendre compte régulièrement.
- Mettre en place un angle d'atterrissage de 3,2° comme à Francfort.
- Avoir comme objectif d'équilibrer les survols entre les territoires autour de l'aéroport, ceci dans le but d'uniformiser la gêne subie par chaque habitant de ces territoires.

- Equilibrer le trafic entre le doublet nord et le doublet sud
- Séparer virtuellement le trafic entre les deux doublets à basse altitude : prévu à l'atterrissage entre 7000 pieds et le toucher de piste dans le cadre de la mise en place de la descente douce, à mettre en place également au décollage après avoir réalisé une étude d'impact sur différentes options de cette mesure.

4^{ème} pilier (Mesures de type R) – Restrictions d'exploitation

R1 - Réalisation d'une étude d'impact pour l'introduction de restrictions d'exploitation, selon l'approche équilibrée

L'étude d'approche équilibrée doit être lancée sans délai pour Roissy CDG, puisque nous sommes bien dans un cas de persistance d'un problème de nuisances sonores, avec une augmentation significative du bruit en journée, mais encore plus la nuit.

Les mesures à étudier et à adopter sont les suivantes :

- Plafonnement des mouvements totaux :
 - Plafonner le trafic total de Roissy CDG à 500 000 mouvements annuels

Ce plafonnement permettra à la fois une réduction effective du niveau de bruit, mais aussi d'éviter une augmentation des émissions de gaz à effet de serre, dans un contexte où ces émissions doivent baisser d'environ 7% chaque année selon le GIEC pour respecter l'Accord de Paris. Il est désormais établi qu'une croissance du trafic aérien serait incompatible avec une réduction des émissions du secteur, même en tenant compte des progrès technologiques à venir (source : référentiel aviation et climat ISAE-SUPAERO⁶)
- Plafonnement du trafic nocturne :
 - Plafonner le trafic nocturne de Roissy CDG à 30 000 mouvements annuels entre 22h et 6h, ce qui constitue un alignement du nombre des vols de nuit à Roissy CDG sur celui de ses équivalents européens : Francfort, Madrid, Heathrow, Schiphol ...)
 - Puis adopter un échancier de réduction du trafic dans l'objectif d'aboutir à un couvre-feu sur la période 22h - 6h.

Il s'agit d'une urgence sanitaire. En effet 132 848 personnes sont désormais impactées par un niveau de bruit supérieur ou égal à Ln50 (CSB situation de référence 2019). Si on considère la valeur-guide de l'OMS pour la nuit, c'est plus d'un million de franciliens qui sont impactés la nuit par un niveau de bruit supérieur ou égal à Ln40 lié au trafic aérien de Roissy CDG.

Un couvre-feu est en place depuis 2012 entre 23h et 5h à Francfort.
Un couvre-feu existe à Orly de 23h30 à 6h depuis 1968 / 56 845 personnes soumises à Ln>=50

Des couvre-feux se développent pour plusieurs aéroports régionaux, alors que les populations impactées la nuit sont bien moins nombreuses :
Bâle-Mulhouse : couvre-feu de 0h à 5h pour les atterrissages, de 0h à 6h pour les décollages, en passe d'être étendu de 23h à 0h pour les décollages / 1 402 personnes soumises à Ln>=50
Nantes-Atlantique : arrêté de couvre-feu de 0h à 6h en passe d'être adopté / 1 730 personnes soumises à Ln>=50
- Restrictions en fonction des performances acoustiques des avions :

⁶ https://oatao.univ-toulouse.fr/28309/13/Synthese_Referentiel_ISAE-SUPAERO.pdf

- Retrait d'une nouvelle catégorie d'avions bruyants sur la période 22h-6h, dont la marge acoustique est comprise entre 10 et 13 EPNdB, comme à Nantes-Atlantique (arrêté en cours d'adoption). Nice-Côte d'Azur et Toulouse-Blagnac bénéficient également d'une interdiction de ces avions bruyants sur une grande partie de la période nocturne. L'énoncé de cette mesure devra être accompagné d'un inventaire, compagnie par compagnie, du nombre de ces avions bruyants. L'ACNUSA devra être missionné pour suivre cette opération de retrait.

Nous notons que nos propositions sont globalement reprises dans la liste en annexe 8 du projet de PPBE.

Néanmoins page 109, la formulation du paragraphe ci-dessous n'est pas satisfaisante :

Les contributions reçues lors de l'élaboration du présent PPBE font état de propositions de restrictions à étudier, listées dans l'annexe 8. Ces propositions, qui peuvent être appelées « cas d'étude », feront l'objet d'une préanalyse lors de la 1ère phase de l'EIAE, à savoir l'état des lieux initial, pour identifier leur pertinence au regard du problème de bruit identifié et de l'objectif de réduction du bruit fixé pour y répondre. Après consultation des parties prenantes, l'autorité compétente validera ensuite parmi les cas d'étude envisagés ceux qui seront retenus comme scénarios et qui seront présentés lors d'une réunion de concertation, avant lancement de la 2nde phase de l'EIAE, qui est l'évaluation des impacts, au cours de laquelle des parties prenantes pourront à nouveau être consultées.

Toutes les propositions sont pertinentes, or on voit qu'il va y avoir une préanalyse : sur quelle base va-t-on juger de la pertinence d'une mesure alors qu'on ne l'aura pas soumise à l'étude coût-efficacité ?

Nous demandons que soit retirée la mention de préanalyse et de choix par l'autorité compétente des cas d'étude qui seront retenus.

Objectif de réduction du bruit

Le Règlement UE 598/2014 stipule :

Les États membres veillent à ce que : a) l'objectif de réduction du bruit pour l'aéroport concerné, en tenant compte, le cas échéant, de l'article 8 et de l'annexe V de la directive 2002/49/CE, soit défini ;

Faire figurer dès maintenant cet objectif page 109

R2 - Respect des trajectoires

Après la mesure qui porte uniquement sur le respect des VPE, rajouter notre deuxième mesure qui est « Respect des pentes de montée ».

Dispositif de sanction concernant le non-respect de la réglementation environnementale :

Compléter sans délai le dispositif de sanction afin que les atterrissages sans créneau entre 0h et 5h soient bien sanctionnés par l'ACNUSA et que ces sanctions soient suffisamment sévères pour être dissuasives. Ces atterrissages sans créneau sont déjà interdits par le dispositif réglementaire de 2003, mais pas sanctionnés.

Mesures de type C : actions de communication

C5 - Suivi des mesures de bruit

- Calculer l'IGMP pour la situation de long terme
- Utiliser et publier d'autres indicateurs de bruit pour objectiver les nuisances subies par les riverains et l'évolution de la situation des nuisances : Lden, NA62, NA65 et NA70, déjà étudiés par Bruitparif et le laboratoire d'ADP.

- Développer une base de données ouverte et exploitable à partir du site <https://vitrail.entrevoisins.org/vitrail/> permettant de compiler les informations des vols et mesures du bruit par avion, type d'avion, compagnie et/ou exploitant et les écarts par rapport aux réglementations en vigueur.
- Présenter en CCE une fois par an un bilan des mesures de bruit réalisées par le laboratoire d'ADP

C5-3 Amélioration du maillage de stations de mesure

Le déploiement d'une station à Eaubonne est insuffisant pour étoffer le maillage de stations de mesure du bruit actuel. D'autres stations positionnées en limite extérieure du PGS seront utiles pour évaluer la pertinence de ce plan.

L'accès aux niveaux de bruit des avions se fait via l'outil Vitrail avec un décalage. La présentation des données n'est ni pratique ni ergonomique. Nous demandons l'accès aux informations en instantané et aux historiques via un système équivalent à celui de Bruitparif.

Mesures de type A

- Réaliser une étude d'impact concernant la séparation virtuelle du trafic des doublets nord et sud à basse altitude au décollage, avec plusieurs options.
- Demande de saisine de la Haute Autorité de Santé au titre de ses missions de recommandations en matière de santé publique préalablement à l'élaboration du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement, afin qu'elle indique en toute indépendance, en fonction des niveaux de bruit constatés, des recommandations de l'OMS, des connaissances scientifiques et des études publiées, les mesures à prendre pour protéger la santé des populations.
- Faire respecter les trajectoires et procédures de vol dans le but de réduire le niveau de bruit au sol (pentes de montée, VPE) par l'application stricte des sanctions prévues, par des formations régulières des contrôleurs et des pilotes aux procédures environnementales.

Il est à noter que dans son avis défavorable rendu le 8 mars dernier, le collège de l'ACNUSA partage de nombreux constats faits ci-dessus par les associations : hypothèses retenues pour évaluer le trafic futur en utilisant les hypothèses de long terme du PEB inadaptées, absence d'objectifs de réduction du bruit et de justification des mesures présentées, absence de présentation des résultats escomptés pour les populations à échéance 2026, actions des compagnies aériennes basées insuffisamment documentées, absence des poursuites lors des arrivées de vols sans « créneau de nuit » entre 0h30 et 5h30, nécessité de mobiliser des fonds en appui de la TNSA afin de réduire le temps de traitement des demandes d'aide à l'insonorisation, nécessité de réaliser l'étude dite d'approche équilibrée afin de prendre rapidement les mesures les plus opportunes pour réduire le problème de bruit afin de respecter le objectifs locaux.

Les associations du groupe G.A.R.E rendent un avis défavorable au projet de PPBE de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle pour la période 2022-2026. Cet avis est partagé et soutenu par plusieurs ONG listées ci-dessous.

Associations signataires :

Groupe G.A.R.E

ADVOCNAR



FNE ILE-DE-FRANCE



LES AMIS DE LA TERRE VAL D'OISE



FNE SEINE-ET-MARNE



AREC



MNLE 93 ET NORD-EST PARISIEN



CIRENA



ONASA



COLLECTIF NON AU T4



ROSO



CSNA



SOS VALLÉE DE MONTMORENCY



DIRAP



VAL D'OISE ENVIRONNEMENT



ENVIRONNEMENT 93



Collectifs et ONG

ALTERNATIBA PARIS



LES AMIS DE LA TERRE PARIS



CCEET4



GREENPEACE PARIS



NOTRE AFFAIRE À TOUS

