

# **Propositions d'amélioration des procédures en vue de la lutte contre les nuisances sonores liées à l'activité de l'aéroport Paris - CDG**

## **I - Etat des lieux**

Les considérations environnementales et les problèmes de nuisances sonores autour des grands aéroports européens sont devenus des enjeux importants, notamment lorsque des zones fortement peuplées sont concernées. De par sa situation géographique, l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle impacte des zones très densément peuplées. Les nuisances que subissent les populations sont largement sous-estimées, notamment en ce qui concerne les zones éloignées de l'aéroport, au-delà de 20 km des pistes.

Lors des Assises Nationales du Transport aérien en 2018, les associations de riverains et de protection de l'environnement ont proposé des mesures pour réduire le bruit et la pollution chimique liés au transport aérien autour de l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle. En voici la liste :

- Réduction des nuisances nocturnes,
- Suppression des avions les plus bruyants,
- Mise en place de la descente continue généralisée,
- Eviter la sortie prématurée des trains d'atterrissage, des becs et des volets,
- Mise en place systématique du décollage en seuil de piste,
- Poursuite de la pose des rétrofits sur les avions de la gamme A320,
- Augmentation de l'angle d'atterrissage,
- Mise en place d'une configuration préférentielle,
- Utilisation de trajectoires à impact sanitaire amoindri,
- Mise en place d'un PGS plus efficace,

A cela s'ajoute le plafonnement du nombre de mouvements à 440 000 par an.

Si certaines propositions sont concrètes, d'autres sont très générales.

C'est pourquoi, nous proposons dans ce document, quelques mesures très concrètes relatives aux procédures actuelles d'utilisation de la plateforme. Ces dispositions seraient propres à améliorer de façon très significatives et immédiate le quotidien des habitants.

Nous nous sommes inspirés de ce qui se fait sur des grands aéroports européens équivalents, où les problèmes environnementaux semblent pris au sérieux, dans un juste équilibre entre les nécessités d'exploitation et la santé des riverains.

A la lueur de ces exemples, les propositions que nous présentons dans ce document ne nous semblent absolument pas irréalistes. Après tout pourquoi ce qui se fait ailleurs en Europe ne serait pas envisageable à Paris CDG ?

## **II - Exemples à l'étranger**

Les principaux aéroports européens ont adopté des politiques volontaristes pour réduire les nuisances sonores et environnementales. Des règles d'exploitation adaptées ont été mises en place en coordination avec les riverains et les communes avoisinantes, et ce, dans un partenariat gagnant-gagnant. Les exploitants de ces grandes plateformes ont simplement intégré ce que signifie le « développement durable » au sens large.

Ainsi, l'aéroport d'Amsterdam Schiphol établit comme principe de base que « l'utilisation des pistes et des trajectoires est organisée de façon à minimiser les nuisances sonores et le survol des zones densément peuplées » (<https://www.schiphol.nl/en/schiphol-as-a-neighbour/page/noise-and-runway-combinations/>).

Ce principe ne semble pas pleinement appliqué pour l'aéroport Paris - CDG, où domine l'impression que les intérêts des exploitants sont plus largement pris en compte dans l'utilisation de la plateforme. Ainsi, parce que les principaux terminaux sont situés au sud, le trafic est concentré sur le doublet sud alors que cela implique le survol des zones les plus densément peuplées... Tout cela, très probablement pour éviter quelques minutes de roulage.

Voici pourtant quelques exemples de ce qui se pratique ailleurs :

- Amsterdam Schiphol : en configuration sud ou nord, la piste préférentielle est la piste 18R (atterrissages)/36L (décollages). Cette piste est très éloignée des terminaux, mais son utilisation permet d'éviter le survol des zones urbanisées. Pour les avions, cela implique entre 10 et 15 minutes de roulage, sans que cela ne génère de protestations majeures ;
- Barcelone : la nuit, entre 23 heures et 7 heures du matin, si les conditions le permettent, c'est la piste 02 qui est utilisée à l'atterrissage, car elle ne génère aucun survol de population, l'approche se faisant intégralement sur la mer. Le roulage vers les terminaux est donc également plus long ;
- Francfort : couvre feux entre 23 heures et 5 heures du matin ;
- Londres Heathrow : alternance des pistes. Afin de procurer aux riverains des périodes de calme, les décollages et atterrissages sont concentrés sur l'une ou l'autre des 2 pistes, avec une inversion en milieu de journée. Le programme est connu à l'avance, et s'il ne peut être tenu, les riverains en sont informés ;
- Amsterdam Schiphol : plafonnement des mouvements annuels à 440 000 ;
- Sur de nombreux aéroports, définitions de pistes préférentielles pour raisons environnementales ;

Or, rien de tout cela n'existe à CDG. Pourquoi ? Comment expliquer cette exception française ? Dans la même logique, concernant l'utilisation des doublets, on peut même lire ceci dans le document qui présentait les travaux de l'été et la fermeture de la piste 09R/27L (ADP – Réhabilitation des taxiways D4, Q4 et Q6 associées à la piste 1 - été 2022) :

*« Le doublet sud est naturellement plus chargé que le doublet nord (environs 60% de mouvements au sud et 40% au nord) – ce que l'on observe par ailleurs également en ce mois de juin 2022 (63% doublet sud et 37% doublet nord) »*

Ainsi, le doublet sud (qui impacte les zones les plus densément peuplées) est « naturellement » plus chargé... Mais selon quelle loi naturelle ? Et pourquoi ce constat d'une « observation » et non une action plus volontariste ?

Visiblement, à Paris-CDG, contrairement à ce qui se passe sur les aéroports européens équivalents, la réflexion sur la meilleure utilisation des pistes pour minimiser l'impact sur les zones urbanisées et l'environnement n'est pas au même stade que chez nos homologues européens les plus avancés en la matière.

Autant dire qu'avec une répartition finalement de 70% sud contre 30% nord pendant tout l'été, un trafic reparti en flèche, et des performances de montée dégradées en raison des températures caniculaire, cet épisode a été absolument épouvantable pour les populations concernées. Une telle situation ne doit en aucun cas se reproduire.

Outre un meilleur équilibrage des doublets (mesure réclamée depuis des années par les associations de riverains), des mesures simples et de bon sens pourraient également être mises en place.

Voici ci-après deux propositions concrètes, ainsi que des dispositions plus générales, de nature à apporter de réelles améliorations, sans impact majeur sur les opérations aériennes.

### **III - Proposition 1 : le recours accru à des approches face à l'ouest**

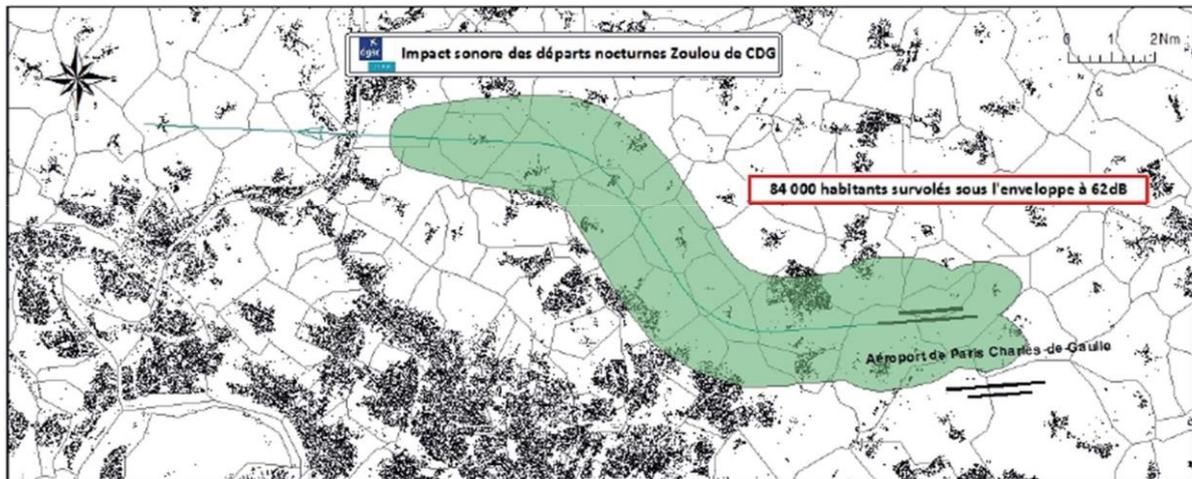
Aujourd'hui, la vague d'arrivée des long-courriers du matin, entre 5h00 et 7h00, est concentrée sur les pistes sud. En configuration est, cela conduit à survoler les zones les plus densément peuplées avec des nuisances sonores massives, très problématiques en période de fin de nuit pour plusieurs dizaines de milliers d'habitants.

**Nous proposons que, lorsque cela est possible, notamment lorsque le vent est faible ou nul, les approches matinales se fassent prioritairement face à l'ouest (pistes 26), là où les trajectoires ne survolent que des zones agricoles, faiblement peuplées.**

De plus, cette disposition n'aurait pas d'impact négatif sur les communes situées dans le proche ouest, car il n'y a quasiment aucun départ sur cette plage horaire. Certes, pour les avions, cela impliquerait quelques minutes de roulage en plus, et des trajectoires moins directes pour les arrivées transatlantiques, mais qu'est-ce que cela représente sur 8 ou 10 heures de vol ?

#### **IV - Proposition 2 : l'usage en journée de la procédure Z**

Le projet de PPBE de Paris CDG présente une trajectoire de moindre bruit, la nuit entre 0h00 et 5h00, pour les décollages à partir du doublet nord en configuration ouest (procédure Z, p73). Cette trajectoire, implique une altération de cap vers le nord pour éviter les zones habitées qui sont droit devant. Le PPBE indique que cela permet de préserver le sommeil de 110000 riverains. Cette mesure va dans le bon sens, pourquoi ne pas généraliser cette procédure, y compris de jour ?

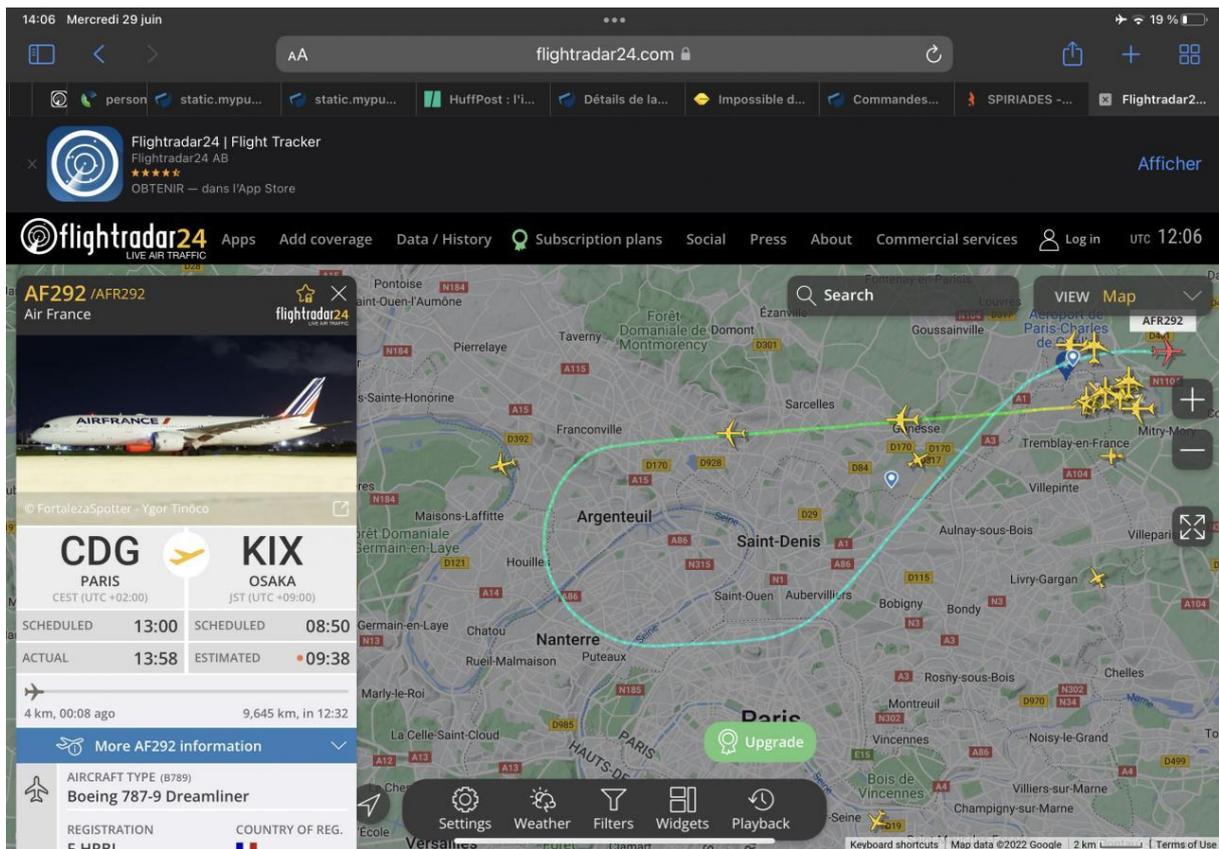


**Nous proposons que la procédure Z soit utilisée en standard H24, et que les vols en direction de l'ouest, notamment les gros porteurs, soient systématiquement orientés vers la piste 27L afin de suivre cette trajectoire anti-bruit, plutôt que d'aller impacter toute la vallée de Montmorency avec un départ tout droit, comme cela se fait aujourd'hui à longueur de journée.**

Que représentent ces quelques minutes de roulage en plus et cette trajectoire légèrement rallongée sur 8 ou 10 heures de vol ? En revanche le bénéfice pour les populations serait énorme. Cela apparaît comme un juste équilibre entre l'intérêt des exploitants et la santé des riverains.

#### **V – Proposition 3 : Une meilleure adéquation entre la piste assignée et la direction du départ**

Sur beaucoup d'aéroports, la piste assignée au décollage dépend de la direction que l'avion prendra après l'envol. Par exemple, la piste nord sera utilisée si l'avion part vers le nord et inversement. A Paris-CDG, c'est loin d'être systématique, ce qui conduit à des trajectoires tout à fait aberrantes du point de vue environnemental. Un exemple peut être donné avec cette capture d'écran du 29 juin 2022, du vol AF292 pour Osaka, au départ du doublet sud, qui maximise le survol des zones urbanisées alors que ce n'est pas la direction finale du vol :



Au contraire, un décollage du doublet nord aurait donné lieu à un virage à droite peu après l'envol, et à une trajectoire directe vers l'est qui aurait permis d'éviter toutes les zones urbanisées et d'économiser du carburant.

Alors pourquoi le choix d'une piste sud ? On remarque sur l'écran que l'avion avait près d'une heure de retard... Les quelques minutes de roulage gagnées par rapport à une piste nord l'ont été au prix de l'environnement, tant au point de vue sonore que de la pollution, et, finalement, d'un gain de temps sans doute nul avec tous ces kilomètres parcourus pour rien.

Ce genre de trajectoire devrait, à l'évidence, être banni du ciel francilien. A noter que cet exemple ne peut être justifié par les travaux sur la piste 1, puisqu'à cette date, ils n'avaient pas encore commencé.

## **VII – Proposition 4 : Adaptation des trajectoires d'approche au trafic**

Le relèvement de 300 m des altitudes d'interception ILS a conduit à allonger les approches finales de plus de 5 km. Du coup, des communes, qui, par condition de faible trafic n'étaient pas trop impactées, se sont retrouvées à être survolées par tous les avions en approche.

Par exemple, en configuration est, sur le doublet sud, quel est l'intérêt, par faible trafic, de s'éloigner de 35 km vers l'ouest avant de virer pour s'aligner sur la piste ?

Une plus grande souplesse devrait être instituée pour permettre des interceptions plus basses lorsque cela est possible, notamment en condition de faible trafic. Des études récentes

menées notamment à l'aéroport d'Heathrow montrent que la dilution de la nuisance permet de mieux la supporter. C'est actuellement un axe de recherche développé là-bas pour les trajectoires futures : <https://www.heathrow.com/company/local-community/noise/making-heathrow-quieter/respice-research/>

Ceci est contraire à la tendance actuelle de concentrer toutes les trajectoires sur le même trait, mais il est légitime, aujourd'hui, de se poser la question.

Par faible trafic, des trajectoires plus courtes peuvent être source d'une réduction du bruit, de la pollution et d'un gain de temps.

### **VIII – Proposition 5 : rendre obligatoire le kit de rétrofit pour les Airbus A320**

Enfin et pour conclure, comment est-il possible que les avions de la famille A320 d'ancienne génération, non modifiés, continuent encore aujourd'hui à impacter très négativement les populations avec leur sifflement caractéristique, alors qu'un kit de rétrofit existe depuis 10 ans, et que cette modification ne coûte que 10 000 euros par avions ?

Paris CDG doit prendre des mesures dissuasives à l'encontre des exploitants qui refusent de faire les travaux nécessaires, comme cela se fait par ailleurs (ex : Londres Gatwick).

### **Conclusion**

Les propositions et dispositions générales énoncés dans ce document ne nous semblent nullement farfelues. Il ne peut donc y être opposé un simple refus de principe. Nous attendons au contraire des réponses précises aux différents points, rappelés ci-dessous :

- Meilleur équilibrage des doublets ;
- Atterrissage préférentiel face à l'ouest pour les arrivées matinales des longs courriers ;
- Généralisation de la procédure Z pour les départs des avions lourds partant en direction de l'ouest ;
- Meilleure adéquation entre la piste assignée et la direction du départ ;
- Pénalisation des exploitants qui refusent de modifier les A320 d'ancienne génération ;
- Adaptation des altitudes d'interception ILS au trafic.

Certaines de ces dispositions sont mises en œuvre de façon routinière à l'étranger. Au cas où elles seraient jugées irréalisables à Paris-CDG, nous attendons les explications et les arguments qui nous le prouveraient.

Bien sûr, des aménagements sont sans doute nécessaires, mais ces propositions doivent être une base de travail.

Nous en appelons donc à s'appuyer sur les réalités vécues par les populations et sur les exemples concrets venus de l'étranger, afin de trouver un juste équilibre entre les intérêts des exploitants et la santé des populations.