



10, rue Jean Perrin
95450 ABLEIGES



Madame la Présidente de l'ACNUSA
3, place de Fontenoy
75007 PARIS

Le 17 juillet 2011

Objet : Avis sur modification trajectoires de Paris CDG

Madame la Présidente,

Dans votre avis du 15 juin 2011 vous indiquez que l'ACNUSA :

« *souhaite en préliminaire rappeler avec force son attachement au principe du relèvement des altitudes d'arrivées des avions qu'elle a toujours recommandé. Cependant, l'Autorité considère que la mise en oeuvre de ces relèvements **ne doit pas engendrer, par la modification des trajectoires, le déplacement des nuisances sauf si, d'une manière globale, le nombre de populations exposées à des niveaux de bruit élevés (L_{Amax} supérieur à 65 dB(A)) diminue notablement.** L'Autorité rappelle en effet la nécessité de trouver un équilibre entre le gain environnemental au profit de certaines populations et l'augmentation des nuisances pour d'autres.* »

Vous faite la remarque suivante à laquelle nous souscrivons complètement :

« *D'autre part elle considère que la **cohérence globale** du projet tel que présenté lors du Grenelle de l'environnement **est remise en cause. Une réelle concertation en amont** aurait pu permettre de veiller à ce que cette cohérence ne disparaisse pas au fur et à mesure des débats et interventions des différents acteurs dans le cadre des phases 2 et 3. »*

Sur le projet de relèvement des trajectoires d'arrivées à Paris – CDG, vous indiquez :

« *L'Autorité a également pris connaissance de l'avis favorable (23 voix pour, 5 voix contre, 16 abstentions) de la commission consultative de l'environnement de l'aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle du 9 juin 2011 sur le projet de relèvement des trajectoires d'arrivée face à l'ouest et sur un nouvel examen, dans les meilleurs délais, du relèvement face à l'est, **suivie d'une nouvelle consultation publique**, conformément aux conclusions de l'enquête publique.* »

Enfin vous faites remarquer :

« Enfin, dans la perspective du nouvel examen du relèvement face à l'est, l'Autorité souhaite souligner que le projet initial de modification des procédures d'approche face à l'est de CDG était, du point de vue environnemental, meilleur que le projet soumis à enquête publique. »

Nous avons constaté que Monsieur le Préfet de Région a interprété votre remarque comme la possibilité de faire prendre à la CCE du 12 juillet (qui a siégé sans quorum) **un avis sur le projet initial sans concertation et sans avoir soumis ce projet à enquête publique préalable**, ceci en complète contradiction avec la loi, avec la demande de la commission d'enquête publique dans son rapport du 16 mai, et avec l'avis donné par la CCE du 9 juin que vous rappelez dans votre avis du 15 juin.

Nous donnons ci-après un exemple d'interrogation à laquelle l'enquête publique doit permettre de répondre.

En conséquence nous vous demandons de prendre un avis qui s'oppose à la mise en place du projet de relèvement des trajectoires face à l'Est tant que la concertation et la consultation publique prévues par la loi, demandées par la commission d'enquête publique ainsi que par la CCE du 9 juin 2011 ne seront pas mises en œuvre.

De nombreux Elus soutiennent cette position, ce que vous pourrez constater dans l'annexe ci-jointe rappelant l'Appel des Elus aux membres de la CCE qui siégeait le 12 juillet 2011.

Confiants en votre action, nous vous prions d'agréer, Madame la Présidente, nos sincères salutations.

Jean -Marc BUTEUX
Président DIRAP

Philippe HOUBART
Président CIRENA



Copies : Philippe Houillon (député du Val d'Oise), Axel. Poniatowski (député du Val d'Oise), Arnaud Richard (Député des Yvelines)

Exemple d'analyse du projet initial non soumis à enquête publique et interrogations à lever lors d'une consultation publique.

Nous reprenons les données du dossier d'enquête publique pour déterminer que, **en moyenne, les avions atterrissant à Roissy émettent à 70 dB à une hauteur de 900 m.**

A partir de cette donnée, nous pouvons calculer le bruit pour différentes hauteurs (2000m : 63,1 dB ; 1600M : 65dB ; 1200m : 67,5 dB)

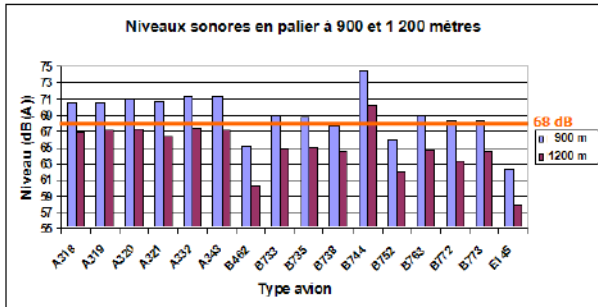


Figure 3 : Niveaux sonores en palier à 900 m et 1 200 m

Tableau 4 : Répartition du nombre de mouvements par type avion sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle en 2009

Type avion	Part du trafic en mouvements
Airbus A318-319-320-321	45,80%
Boeing 737	8,74%
Embraer	7,73%
Boeing 777	6,75%
RJ85	4,20%
Canadair Regional Jet CRJ7	4,20%
Airbus A330	3,82%
Boeing 767	2,88%
Airbus A340	2,87%
Boeing 747	2,29%
Mc Donnell Douglas MD11	2,11%
Airbus A380	0,10%
Autres	8,72%

Nous prenons les graphiques présentés dans le dossier pour la procédure face à l'Est, pour l'indicateur D30 (nombre et densité de survols) et l'indicateur NA 65-25 (survol supérieur à 65dB).

Pour une meilleure visualisation, nous reproduisons l'enveloppe des survols à moins de 1981 m que nous reportons sur les schémas NA 65-25. L'échelle gardée identique.

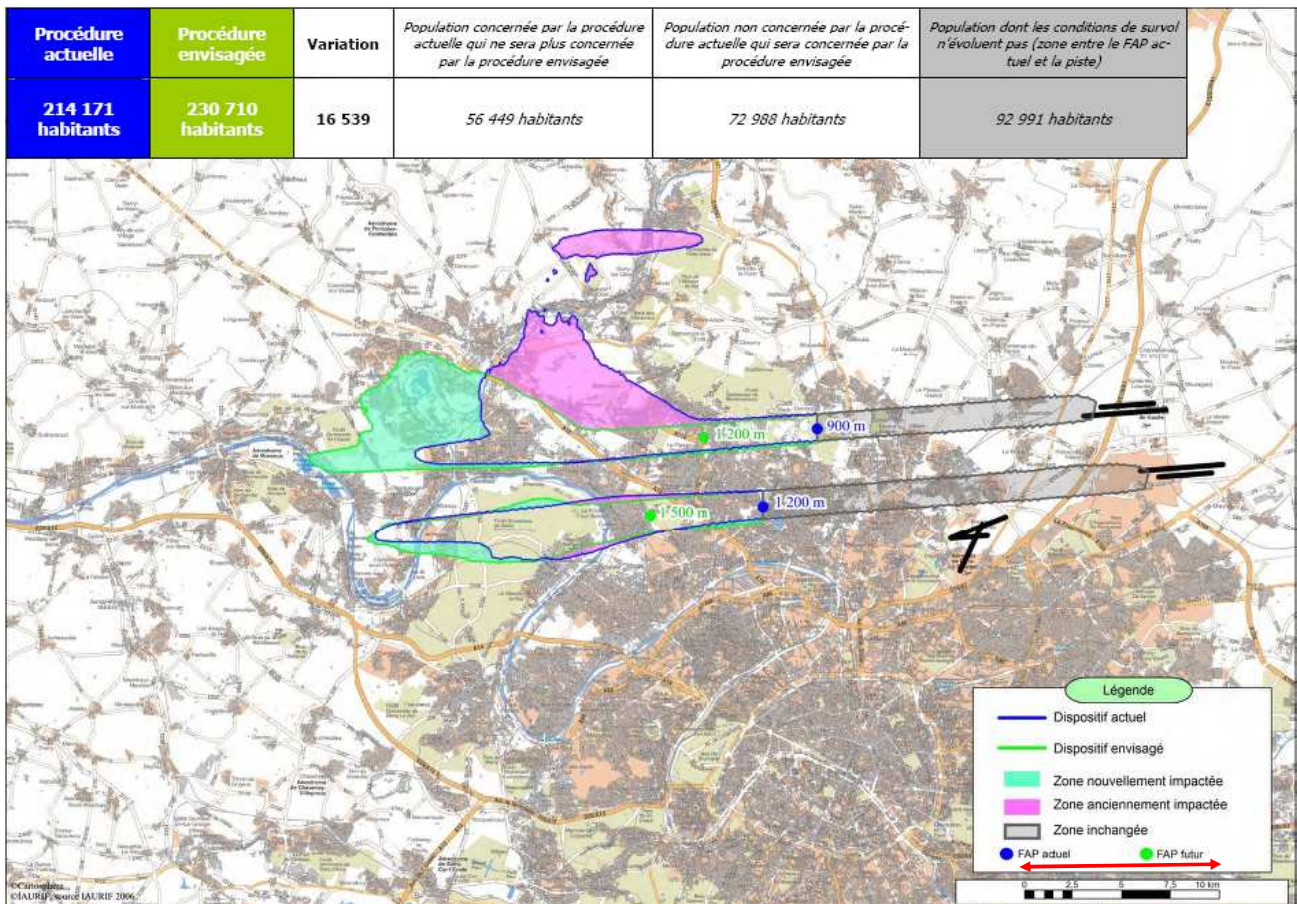


Figure 35 : Comparaison des zones concernées par au moins 30 vols par jour en dessous de 1981 mètres pour la procédure actuelle et la procédure envisagée en configuration face à l'est

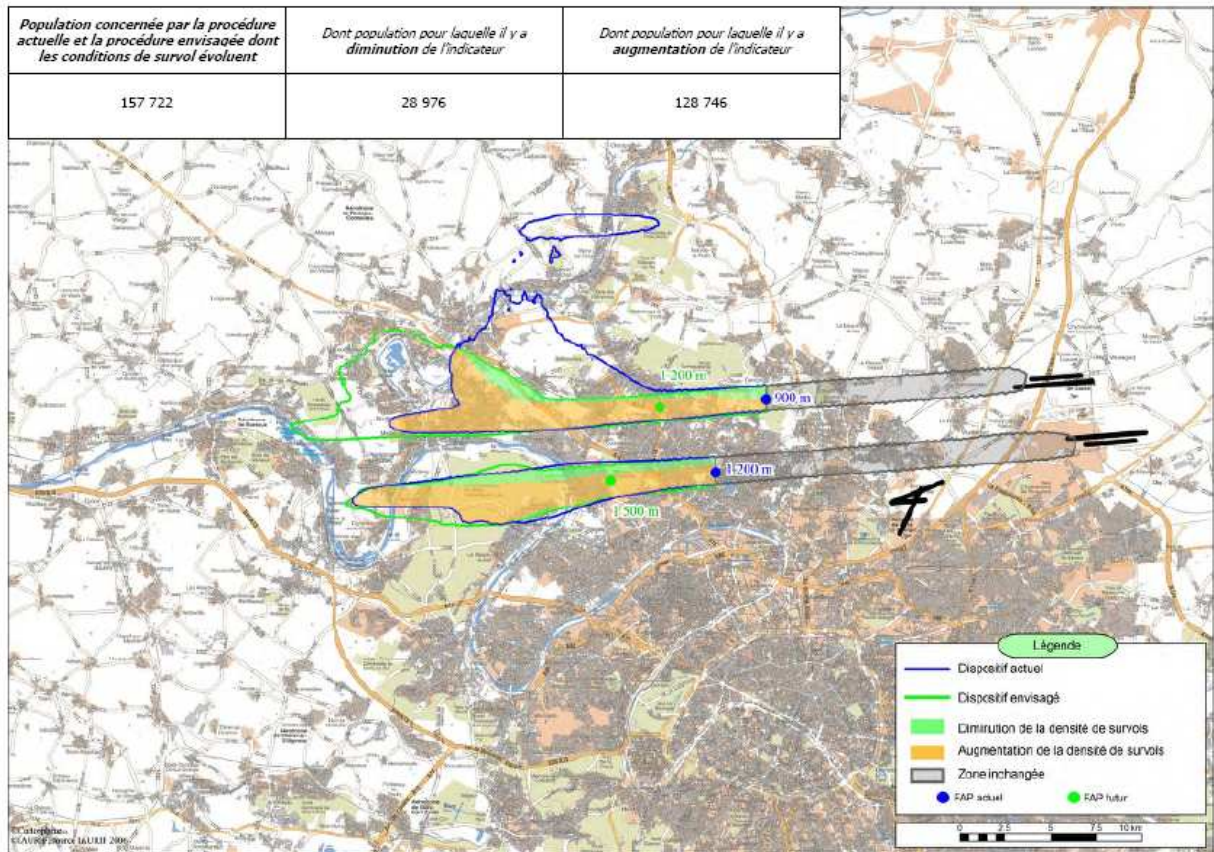


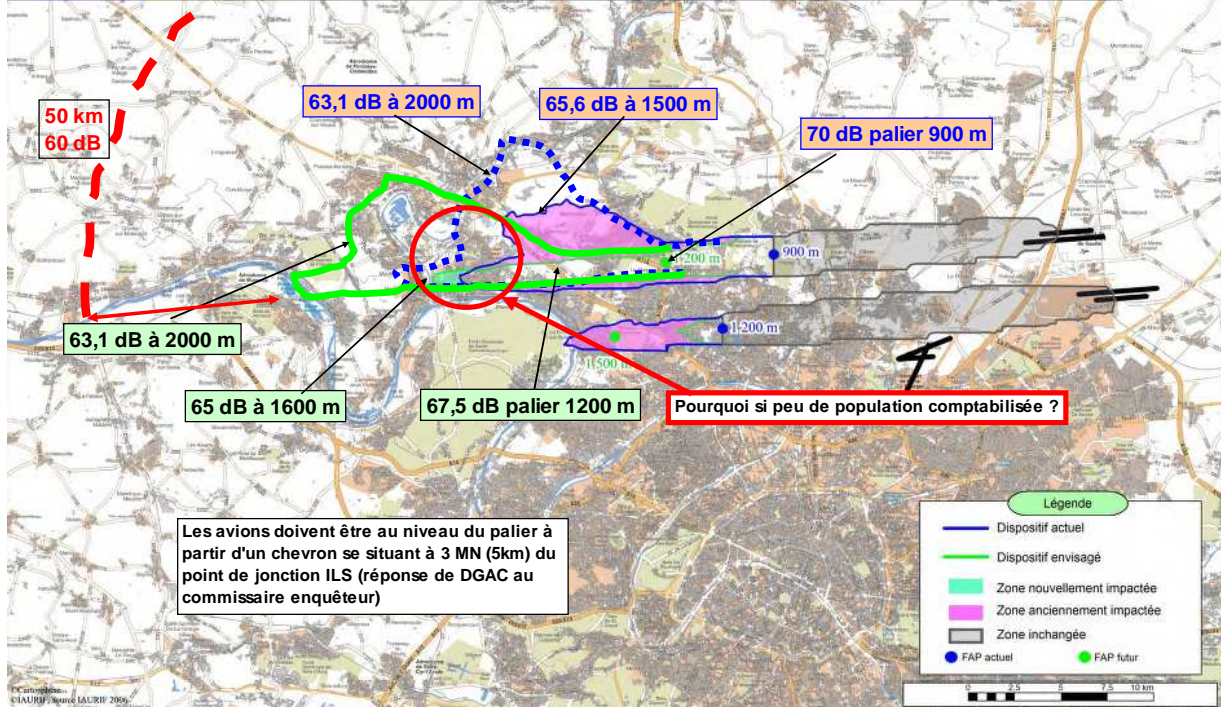
Figure 36 : Evolution de la densité de survol pour la zone concernée par au moins 30 vols par jour en dessous de 1951 mètres pour la procédure actuelle et la procédure envisagée en configuration face à l'est

Nous notons que l'indicateur D30 indique une augmentation des populations survolées par rapport à la situation actuelle :

- plus 16 539 du fait de modification des zones survolées,
- plus 100 000 subissant une augmentation de la densité de survols,

Or quand nous comparons les données chiffrées de l'étude qui indique une réduction de 76 786 ha subissant NA 65-25, aux enveloppes projetées des altitudes des avions entre 2000 m et le début du palier à 1200m (la DGAC nous indique qu'il se situe à 3MN (env 5 km) du point de jonction ILS 1200m), nous sommes étonnés du faible nombre d'habitants comptabilisés subissant plus de 65dB alors qu'à mi distance entre début de zone hauteur 1961m et le palier 1200m, soit à 1600m, le bruit calculé est déjà de 65dB !

Procédure actuelle	Procédure envisagée	Variation	Population concernée par la procédure actuelle qui ne sera plus concernée par la procédure envisagée	Population non concernée par la procédure actuelle qui sera concernée par la procédure envisagée	Population dont les conditions de survol n'évoluent pas (zone entre le FAP actuel et la piste)
144 231 habitants	67 445 habitants	- 76 786	81 303 habitants	4 517 habitants	172 763 habitants



Comparaison des zones concernées par plus de 25 événements sonores supérieurs à 65 dB en dessous de 1951 mètres pour la procédure actuelle et la procédure envisagée en configuration face à l'est

Nous avons une interrogation identique pour la comptabilisation des populations qui subissent NA 65-25 dans la zone de concentration des vols :

- comment explique-t-on qu'avec une **augmentation** de 100 000 ha subissant une densité de survol (D30) ont ait une si faible augmentation (de 14 300) d'habitants subissant NA 65-25 ?
- comment explique-t-on que sur le graphique (voir ci-dessous), une zone verte délimite une réduction de l'indicateur alors qu'elle est située au niveau du palier de 1200m pour lequel les avions devraient émettre à 67,5 dB ?

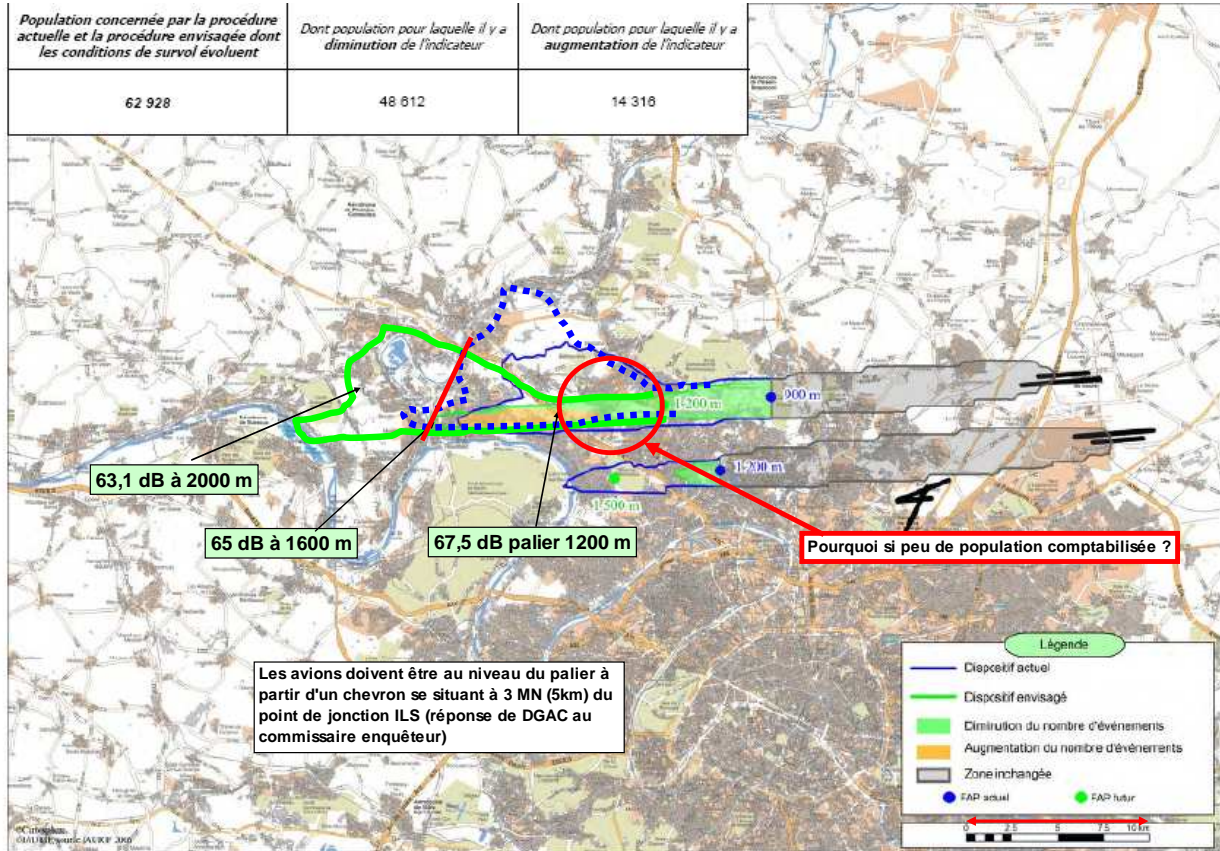


Figure 38 : Évolution du nombre d'événements pour la zone concernée par plus de 25 événements sonores supérieurs à 65 dB en dessous de 1981 mètres pour la procédure actuelle et la procédure envisagée en configuration face à l'est.