

Roissy-CDG : le nouveau Plan de Gêne Sonore est une erreur

Un terrible constat d'échec

Le projet de révision du Plan de Gêne Sonore (PGS) de l'aérodrome de Roissy – Charles de Gaulle a été soumis pour avis à la Commission Consultative d'Aide aux Riverains (CCAR), le mardi 4 mai 2004. Sous des dehors de dispositif de progrès, ce plan, qui cartographie une partie des nuisances et donne théoriquement droit à des aides à l'insonorisation, apparaît comme un terrible constat d'échec. L'échec de la maîtrise des nuisances aéroportuaires en Ile-de-France. Pour plusieurs raisons :

1. le nouveau PGS ne recule pas sur les zones les plus urbanisées où l'impact sanitaire est le plus fort, bien au contraire il gagne du terrain par rapport au précédent. Ainsi, entre 1999 et 2004, le nombre de communes intéressées passe de 40 à 60, la superficie du PGS de 14 233 à 22 661 hectares (+ 57 %), et le nombre de logements de 15 915 à 63 257 (+ 300 %). Au total, plus de 174 000 personnes seront concernées par l'extension durable des nuisances, dont 90 % dans le Val d'Oise.
2. les calculs et les indices de gêne utilisés pour l'élaboration du PGS cautionnent le maintien des vols de nuit, ce qui est contraire aux recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé, et au respect des Droits de l'Homme*.
3. le coût des travaux d'insonorisation à effectuer pour les locaux inclus dans le PGS peut être estimé à 550 millions d'euros puisque l'aide moyenne par logement est de 10 000 euros. Les recettes du dispositif d'aide à l'insonorisation s'élèvent à 26 millions d'euros en 2004, elles sont estimées à 40 millions d'euros en 2005. Il faudra ainsi une douzaine d'années pour traiter l'ensemble des dossiers répondant aux critères d'éligibilité actuels, alors que dans dix ans, le trafic aérien aura déjà doublé !
4. la publication du PGS va entraîner, ipso facto, une dépréciation des biens immobiliers. Toutes les études menées autour d'aéroports stipulent une décote immobilière pour cause de bruit des avions se situant entre 0.5 et 0.6 % par dB(A) supplémentaire. Décote pouvant représenter, globalement, de 20 à 30 % de la valeur d'un bien, s'il est situé dans un rayon d'une vingtaine de kilomètres autour de l'aéroport. Par ailleurs, les actes notariés porteront mention des nuisances aériennes lors des transactions, impliquant une décote immédiate pour le vendeur, et l'impossibilité pour l'acquéreur de se défendre ultérieurement sur le terrain juridique. Les familles ayant pu accéder à la propriété comprendront vite que l'aide à l'insonorisation est un véritable marché de dupes : promesse d'une hypothétique aide de 10 000 euros dans 10 à 15 ans, en contrepartie d'une décote immédiate d'un montant bien supérieur ! Le projet de « PGS étendu », qui marque l'abandon définitif des solutions de moindres nuisances, révèle l'extension de l'impact financier des nuisances de Roissy-CDG sur les zones les plus urbanisées. Zones où l'effet produit est le plus coûteux. Avec 49 % des logements du PGS occupés par des propriétaires**, les pouvoirs publics maximisent le coût pour les populations qui s'appauvrissent significativement.
5. l'insonorisation des logements, même si elle améliore le confort de vie, ne règle que très partiellement le problème des nuisances sonores. Pour être efficace, elle impose aux populations de s'enfermer dans leur habitation sans ouvrir les fenêtres : impossible durant les mois d'été et particulièrement dangereux, à l'année, du fait du manque d'aération de l'habitat.
6. le problème de la pollution chimique, avec son cortège de pathologies allergiques et broncho-pulmonaires, reste entier. Il en est de même en ce qui concerne les risques d'accidents qui augmentent parallèlement à la densité du trafic aérien.

Le projet de « PGS étendu » marque l'accroissement de l'impact financier des nuisances de l'aéroport de Roissy sur les populations survolées. L'Advocnar en appelle aux élus pour contraindre les pouvoirs publics à bâtir un véritable plan de maîtrise des nuisances aériennes, qui ne se contente pas d'un simple volet réparateur, mais qui intègre de réelles mesures de prévention.

Certaines solutions techniques comme le relèvement de l'altitude d'interception du plan de descente finale, l'approche en pente continue, et l'amélioration des procédures anti-bruit au décollage tardent à être mises en œuvre. Par ailleurs, l'ouverture d'un débat quant à l'orientation des pistes de Roissy-CDG, et l'instauration d'une plage de silence total, la nuit, de huit heures consécutives, devraient permettre d'améliorer les conditions de vie à moyen terme.

** [article 8 de la Convention européenne des droits de l'homme : Toute personne a droit au respect de sa vie privée et familiale, de son domicile et de sa correspondance] ** selon la Direction Départementale de l'Équipement du Val-d'Oise*

Le phénomène de décote immobilière

La décote des biens immobiliers exposés aux nuisances aériennes est particulièrement sensible sur les biens de milieu et haut de gamme*. C'est pourquoi, ces nuisances contribuent significativement au phénomène de paupérisation des villes concernées. A partir d'un certain niveau de revenus, les riverains survolés déménagent, remplacés par des primo-accédants en quête de surface à petit budget.

L'injustice des nuisances aériennes est triple : les foyers aisés sont contraints de déménager (déracinement douloureux), les familles qui n'en ont pas les moyens subissent les nuisances (échec scolaire accru, pathologies nombreuses), elles sont enfermées, peu à peu, dans un ghetto social, perdant les bénéfices de la mixité.

Pour l'instant, la pénurie de logements en Ile-de-France atténue le phénomène de décote du marché immobilier exposé aux nuisances. Cependant, on peut s'attendre à une catastrophe immobilière majeure lorsque les programmes de construction de logements en Ile-de-France, pourtant bien nécessaires, seront revus à la hausse (promesse électorale de tous les candidats aux élections régionales de mars 2004 et promesse du ministre de la Cohésion sociale, en juin 2004, avec un projet de construction de 600 000 logements en 5 ans et une attention toute particulière portée à l'Ile-de-France).

*Le Particulier Immobilier, avril 2003.

L'échec de la réorganisation de la circulation aérienne du 21 mars 2002

C'est pour « fluidifier » le trafic aérien au-dessus de l'Ile-de-France que la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) a réorganisé l'espace aérien de Roissy – Charles-de-Gaulle, le 21 mars 2002. Bénéfice annoncé pour les riverains : moins de personnes survolées. Cependant, avec un point d'entrée supplémentaire pour les aéronefs en Ile-de-France, l'objectif était bien d'accroître les capacités de la plate-forme et non d'optimiser les contours du Plan de Gêne Sonore (PGS). Les effets négatifs de cette réorganisation ont été soulignés par l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile-de-France (IAURIF), en mai 2003, qui déplorait un accroissement important du nombre de personnes exposées aux survols à moins de 1.000 mètres d'altitude : « *L'impact est très négatif quelles que soient les configurations de vent : + 139 % de personnes sinistrées à Roissy-CDG (soit + 261 000 personnes) et + 67 % à Orly (soit + 44 900 personnes) ».*

Chiffres clefs. Par vent d'est, c'est la partie la plus peuplée du Bassin parisien, l'ouest de Roissy-CDG, qui est survolée par des aéronefs à moins de 3.000 mètres d'altitude. Dans cette configuration, ce sont 2,4 millions d'habitants et 864 communes qui sont victimes des

nuisances. Par vent d'ouest, c'est l'est francilien qui est survolé. Dans ce cas, 2 millions d'habitants et 650 communes sont concernés. Globalement, la population francilienne, très dense, est 12 à 15 fois plus survolée que celle du reste du Bassin parisien.

« A Roissy, l'orientation est-ouest des pistes ne se justifie plus »*

Le rapport parlementaire sur l'avenir du transport aérien français* est sans ambiguïté : les pistes du doublet sud de Roissy – Charles-de-Gaulle sont à ce point nuisantes pour les populations [du Val-d'Oise et des Yvelines] qu'elles pourraient être neutralisées. En accusation, leur orientation est-ouest, décidée comme telle pour des raisons techniques inhérentes aux années 60-70, caduques aujourd'hui. « *Les avions de ligne pouvant décoller avec un vent de travers de 35 ou 40 nœuds, et atterrir avec un vent de travers de 30 nœuds* », l'idée du changement d'orientation des pistes, vite oubliée par les pouvoirs publics, pourrait être relancée. Une orientation nord-ouest/sud-est permettrait d'épargner les populations et de réduire le coût des nuisances, notamment grâce à une forte optimisation des contours du Plan de Gêne Sonore.

* Rapport N° 1016 du 9 juillet 2003 sur l'Avenir du transport aérien français et la politique aéroportuaire. Proposition N°4, pages 7 et 8 de la troisième partie du rapport.

Vatry, la respectueuse

L'impasse environnementale de Roissy – Charles-de-Gaulle, que trahit le projet de révision du Plan de Gêne Sonore (PGS), est-elle inéluctable pour l'industrie du transport aérien ? Une réalisation récente, l'aéroport de Vatry dans la Marne, laisse penser que les contraintes environnementales peuvent être honorées, y compris par le transport aérien.

A Vatry, le développement à long terme de la plate-forme, au regard des contraintes de tranquillité des riverains, a déjà été pris en considération. Dès l'origine du projet, en 1994, un projet d'intérêt général (PIG) a permis de geler le foncier dans une zone déterminée comme « *périmètre de développement de l'aéroport* » (1 850 hectares). Le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (SDAU) de Châlons en Champagne a permis de rendre inconstructibles les zones proches de l'aéroport et celles situées, actuellement ou à moyen terme, dans les zones de bruit les plus nuisantes. Ainsi, en 1999, un plan d'exposition au bruit a été approuvé, prenant en compte des hypothèses de développement à long terme : 33 000 mouvements annuels pour 600.000 tonnes de fret à l'horizon 2020.

Cette prise en compte des contraintes environnementales futures illustre l'appartenance au XXI^e siècle de la plate-forme de Vatry. Un atout dont ne peut se prévaloir l'aéroport de Roissy, qui souffre d'une conception qui remonte aux années 60.

Par Simone Nérome, présidente de l'Advocnar, et Sébastien Trollé, administrateur à l'Advocnar, auteur du livre « Les Poisons du Ciel ». Contact : sebastien.trolle@free.fr

