



# CONSULTATION PUBLIQUE SUR LA DÉMARCHE D'ÉTUDE D'IMPACT SELON L'APPROCHE ÉQUILBRÉE DE L'AÉROPORT DE PARIS-CHARLES-DE-GAULLE

Synthèse de la consultation du public

**DÉCEMBRE 2025**

---

# ***Table des matières***

01	Introduction .....	3
02	Contexte, objectifs généraux et paramètres de la démarche d'étude d'impact selon l'approche équilibrée (EIAE).....	8
	LE CONTEXTE ET LES OBJECTIFS GENERAUX.....	8
	LES OBJECTIFS DE REDUCTION DU BRUIT ET LE CHOIX DES INDICATEURS.....	11
03	Les mesures portées à la consultation .....	13
	EXPRESSIONS PORTANT SUR LES MESURES OPERATIONNELLES.....	13
	LES MESURES DE RESTRICTION A RETENIR POUR FAVORISER UNE ACCELERATION DU RENOUVELLEMENT DES FLOTTES D'AVIONS OPERANT SUR L'AEROPORT.....	18
04	Les modalités de consultation du public.....	25
	LA CONSULTATION DU PUBLIC SUR LA PATEFORME.....	25
	LES SUITES DE LA DEMARCHE.....	27
05	Les mesures non portées à la consultation .....	28
	LES AUTRES PROPOSITIONS POUR UN RENFORCEMENT DES REGLES DE PROTECTION CONTRE LES NUISANCES. ....	28
	LES NUISANCES GENERALES LIEES A L'AEROPORT .....	30
	LE RESPECT DES RESTRICTIONS ACTUELLES .....	31

# 01 Introduction

La présente synthèse expose les résultats de la consultation du public sur la démarche d'étude d'impact selon l'approche équilibrée d'une durée de plus de 2 mois et demi, du 23 décembre 2024 au 18 mars 2025 inclus, sur le site internet du ministère de l'Aménagement du territoire et de la Transition écologique et accessible dans son intégralité à l'adresse suivante :

<https://www.consultations-publiques.developpement-durable.gouv.fr/consultation-publique-sur-la-demarche-d-etude-d-a3116.html>

## Contexte de la consultation

L'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle est situé sur 3 départements : le Val-d'Oise, la Seine-et-Marne et la Seine-Saint-Denis.

En 2023, il est le 1<sup>er</sup> aéroport de l'Union européenne en termes de passagers et de tonnage de fret et le 10<sup>ème</sup> aéroport mondial pour le trafic de passagers.

Il occupe par ailleurs une place singulière et centrale parmi les aéroports français puisqu'il représente, en France métropolitaine, plus d' $\frac{1}{3}$  du trafic passagers et plus de 80 % du fret avionné.

Du fait de l'orientation des deux doublets de piste et des vents dominants, les zones les plus touchées par le bruit de l'aéroport sont des zones particulièrement peuplées du territoire du département du Val-d'Oise. Ainsi, 90 % de la population comprise dans la carte stratégique de bruit du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) en vigueur est sur le territoire du Val-d'Oise.

La plateforme est d'ores et déjà soumise à un certain nombre de restrictions afin de limiter les nuisances environnementales. Elles datent pour la plupart de 2003 :

- applicables 24h/24 :
  - interdiction des aéronefs de chapitre 2 ;
  - interdiction des aéronefs de chapitre 3 avec une marge cumulée < 5 EPNdB ;
- applicable sur la plage de nuit (22h – 06h) : interdiction des aéronefs de chapitre 3 avec une marge cumulée < 10 EPNdB ;
- applicables sur le « cœur de nuit » :
  - 00h30 – 05h30 : interdiction des arrivées avec niveau de bruit certifié à l'approche > 104,5 EPNdB ;
  - 00h00 – 05h00 : interdiction des départs avec niveau de bruit certifié en survol > 99 EPNdB
  - Sur le cœur de nuit s'applique également un plafonnement des créneaux horaires de 00h00 à 05h30.

Afin d'améliorer la situation environnementale autour de l'aéroport, une étude d'impact selon l'approche équilibrée (EIAE) a été lancée sur l'aéroport de Paris-CDG, sous l'autorité du préfet du Val-d'Oise, dans le respect du règlement (UE) n° 598/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée.

L'état d'avancement de la démarche a été présenté, lors d'une réunion à la préfecture du Val-d'Oise le 17 décembre 2024, à différentes parties prenantes, membres de la Commission Consultative de l'Environnement (CCE) de la plateforme aéroportuaire, représentants des entreprises et élus.

Lors de cette réunion, les objectifs de réduction de bruit ont été exposés.

À ce titre, la **Commission européenne** dans son plan d'action « zéro pollution », vise à réduire de 30 % la part de personnes souffrant de troubles chroniques dus au bruit des transports d'ici à 2030.

Par ailleurs, le **Plan régional Anti-Bruit d'Île-de-France** vise à diminuer de 30 % le nombre de personnes souffrant de troubles chroniques liés au bruit des transports à l'horizon 2030 par rapport à 2017.

Enfin, l'**Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires** (ACNUSA) a émis de nombreuses recommandations pour limiter l'impact du bruit généré par le trafic aérien, **en particulier la nuit**, afin de protéger la santé des riverains. En effet, les nuisances sonores sont reconnues comme un enjeu majeur de santé publique, affectant le sommeil, la concentration, et augmentant les risques de maladies chroniques. La réduction ciblée de la population exposée aux niveaux sonores les plus élevés vise à améliorer significativement la qualité de vie des riverains. La position singulière de l'aéroport, située à proximité immédiate de zones fortement peuplées, expose un grand nombre de riverains à des niveaux élevés de bruit, avec des enjeux majeurs de santé publique, de contestation sociale et de pression politique et des enjeux de santé (troubles du sommeil, stress, maladies cardiovasculaires) sont documentés et particulièrement sensibles en zone dense.

C'est dans ce contexte que, **pour l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle, il revient au préfet du Val-d'Oise** de fixer les objectifs de réduction du bruit à retenir dans l'EIAE. Ceux-ci prennent en compte les projections d'évolution du trafic aérien et de la composition des flottes à l'horizon 2030 de l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle et les enjeux de santé publique et qualité de vie du nord de l'Île-de-France.

Il a été attentif à conduire un **dialogue avec les parties prenantes** membres de la commission consultative de l'environnement, les élus et les représentants des entreprises, afin d'assurer la transparence et l'acceptabilité des objectifs retenus.

C'est pourquoi, lors de la présentation de l'état d'avancement de la démarche à la préfecture du Val-d'Oise le 17 décembre 2024, le préfet du Val-d'Oise a exposé les objectifs suivants, répondant à une application proportionnée des exigences européennes.

- **sur la journée complète** : par rapport à 2019, réduire d'un tiers la population fortement gênée mesurée par l'indicateur HA55. L'objectif de réduction de bruit sera considéré comme atteint si la diminution de l'indicateur HA55 est comprise dans l'intervalle [-28 % à -38 %] ;
- **sur la nuit (22h-06h)** : par rapport à 2019, réduire de moitié la population fortement perturbée dans son sommeil mesuré par l'indicateur HSD50. L'objectif de réduction de bruit sera considéré comme atteint si la diminution de l'indicateur HSD50 est comprise dans l'intervalle [-45 % à -55 %]. Il convient de noter que ces deux objectifs sont liés : l'objectif de réduire de moitié les personnes fortement perturbées dans leur sommeil contribue également à l'atteinte de l'objectif fixé sur toute la journée.

La projection du trafic à horizon 2030, incorporant le recours aux mesures des trois premiers piliers mentionnés dans le règlement (UE) n° 598/2014 de réduction du bruit à la source, de planification et la gestion de l'utilisation des terrains et de procédures d'exploitation à moindre bruit, montre que l'amélioration ne suffit pas à atteindre les objectifs de réduction du bruit, sans nouvelle restriction d'exploitation des aéronefs.

### **Objet de la consultation du public**

Cette consultation vise à mieux apprécier la capacité des compagnies aériennes à satisfaire aux nouvelles mesures opérationnelles envisagées et à recueillir les observations des parties prenantes sur celles-ci. Elle vise également à bien calibrer les différents types de restrictions de nature à inciter les compagnies aériennes à accélérer l'amélioration de leur flotte, afin d'atteindre l'objectif de réduction du bruit. Elle a enfin vocation à nourrir l'élaboration des différents scénarios de restrictions.

Dans le cadre de l'élaboration de scénarios de restriction prévoyant une amélioration accélérée des performances acoustiques des avions opérant sur la plateforme d'ici le 1<sup>er</sup> janvier 2030, il a été proposé aux participants d'apporter leurs contributions au regard des questions suivantes :

- concernant les mesures du 3<sup>ème</sup> pilier, voyez-vous d'autres mesures opérationnelles qui pourraient être ajoutées et permettraient de réduire davantage les nuisances sonores ? ;
- concernant les mesures de restriction à retenir pour favoriser une accélération du renouvellement des flottes d'avions opérant sur l'aéroport :
  - faut-il mettre en place une restriction sur les avions de marge acoustique cumulée <11 EPNdB ? ;



- faut-il mettre en place une restriction sur les avions de marge acoustique <12 EPNdB ? ;
- faut-il mettre en place une restriction sur les avions de marge acoustique <13 EPNdB ? ;
- faut-il mettre en place une restriction sur les avions de marge acoustique <14 EPNdB ? ;
- faut-il mettre en place une restriction sur les avions de marge acoustique <15 EPNdB ? ;
- faut-il mettre en place une restriction sur les avions de marge acoustique <16 EPNdB ? ;
- faut-il mettre en place une restriction sur les avions de marge acoustique <17 EPNdB ? ;
- cette restriction sur les performances acoustiques des avions en deçà d'une certaine marge acoustique doit-elle s'appliquer sur toute la journée ? Sur la nuit ? Sur une plage horaire particulière ? ;
- faut-il mettre en place une restriction sur les niveaux de bruit certifiés à l'approche ? Sur quelle plage horaire ? À quel niveau entre 104,5 EPNdB (situation actuelle sur le cœur de nuit) et 97 EPNdB ? ;
- faut-il mettre en place une restriction sur les niveaux de bruit certifiés en survol ? Sur quelle plage horaire ? À quel niveau entre 99 EPNdB (situation actuelle sur le cœur de nuit) et 90 EPNdB ?

### **Étapes suivantes**

À l'issue de l'analyse des contributions de la consultation du public, un rapport de synthèse de l'étude d'impact de l'approche équilibrée sera transmis par le préfet du Val-d'Oise aux ministères chargés des transports et de la transition écologique.

Si l'autorité réglementaire envisage des mesures de restriction d'exploitation, ces dernières seront elles-mêmes soumises à un processus de consultation, durant au moins 3 mois, conformément aux dispositions de l'article 6 du règlement (UE) n° 598/2014. Le texte sera, en parallèle, présenté aux membres de CCE de l'aéroport, pour avis.

Le projet d'arrêté, éventuellement modifié pour tenir compte des consultations, pourra ensuite être transmis pour avis à l'ACNUSA (Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires) puis à la Commission européenne. La ou les restrictions d'exploitation, qui seront éventuellement envisagées, entreront en vigueur après application du délai de prévenance prévu à l'article 8.1 du règlement (UE) n° 598/2014, supérieur à un an pour un aéroport « coordonné » comme celui de Paris-CDG.

## Méthodologie d'analyse des contributions de la consultation

Les principes méthodologiques d'analyse des contributions sont les suivants :

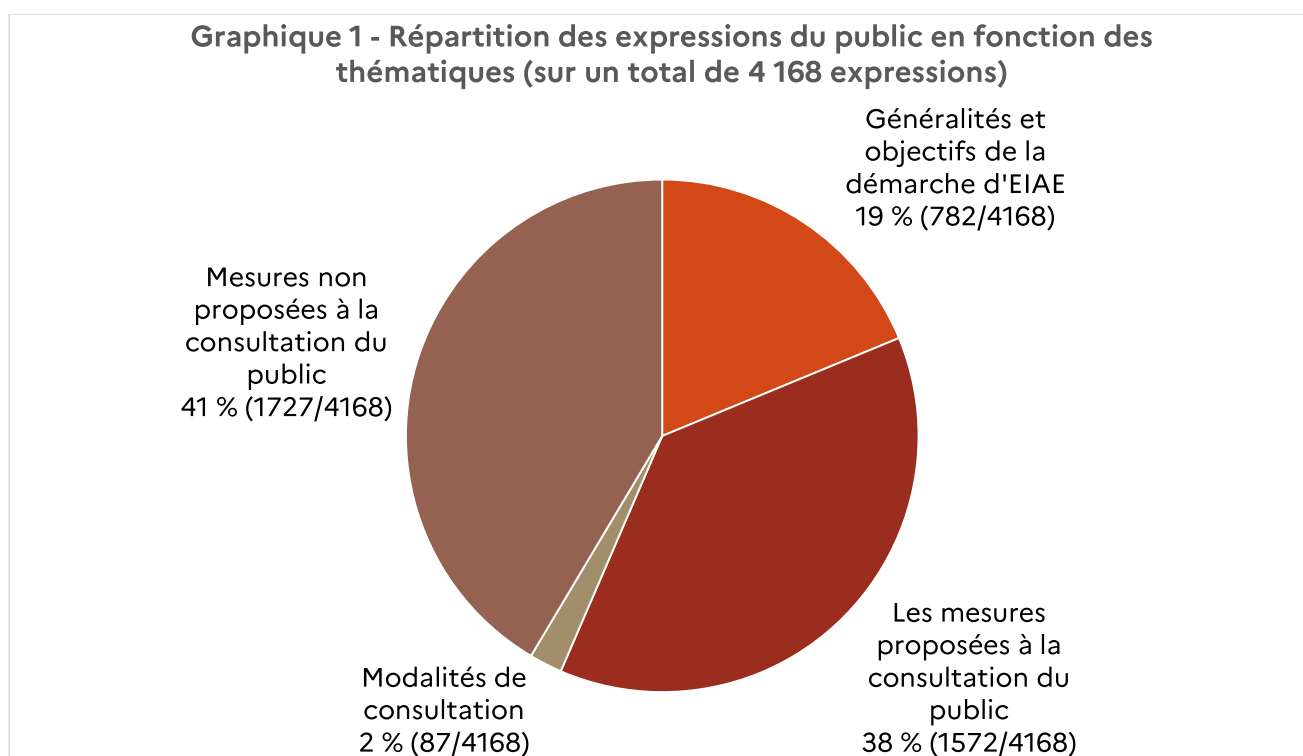
- les contributions déposées sur le site dédié ont été récupérées dans leur intégralité et étudiées ;
- si une même contribution a été déposée par une même personne, le même jour et à la même heure : la contribution a été considérée comme un doublon. Elle n'a pas été prise en compte dans le traitement quantitatif ;
- une contribution peut exprimer un avis sur plusieurs thématiques. Dans le cadre du travail d'analyse, ces contributions ont été découpées en plusieurs « expressions ». Ainsi, l'analyse quantitative repose sur le nombre total d'expressions du public sur chacune des thématiques.

## Les chiffres de la participation

2 367 contributions ont été déposées sur la plateforme de la consultation du public et un courrier a été reçu. Parmi ces **2 368 contributions reçues**, 65 doublons ont été retirés des calculs. **Au total, 2 303 contributions sont ainsi traitées dans la présente synthèse.**

Comme indiqué dans la méthodologie, certaines contributions ont abordé plusieurs thématiques. Ainsi, les 2 303 contributions comportent finalement **4 168 expressions identifiées**. C'est l'ensemble de ces expressions du public qui a été classé en fonction du type de commentaire formulé et fait l'objet de la présente restitution.

L'ensemble des expressions du public a également été classé en fonction des thématiques abordées. Leur répartition est présentée dans le graphique 1.



## Le profil des répondants

Sur les 2 368 contributions, 559 participants (24 %) ont précisé leur profil. 397 participants s'expriment en tant que riverains, 51 en tant qu'acteurs du domaine aéronautique, 50 en tant qu'acteurs économiques, 28 s'expriment au nom d'associations, 26 en tant qu'élus et 7 en tant qu'acteurs publics.

Au total, 388 participants ont mentionné leur localisation : Andrésy (4), Argenteuil (2), Arnouville (7), Asnières-sur-Oise (2), Attainville (3), Aulnay-sous-Bois (1), Avon (2), Beauchamp (2), Bombon (1), Bouffémont (2), Bourg-la-Reine (1), Brétigny-sur-Orge (1), Carrières-sous-Poissy (1), Cergy (3), Chamant (1), Chauconin-Neufmontiers (9), Chaumontel (1), Chelles (1), Compans (2), Conflans-Sainte-Honorine (12), Cormeilles-en-Parisis (6), Crégy Les Meaux (1), Deuil-la-Barre (3), Domont (1), Eaubonne (25), Ecouen (6), Enghien-les-Bains (14), Epinay-sur-Seine (3), Ermont (12), Eve (1), Évecquemont (1), Ézanville (7), Forge-lès-Bains (5), Franconville (6), Fresnes-sur-Marne (1), Gagny (1), Gonesse (1), Groslay (8), Herblay (2), Isle-Adam (1), Jouy-le-Moutier (3), La Frette-sur-Seine (8), Le Mesnil Aubry (1), Le Pecq (1), Luzarches (8), Margency (2), Maurecourt (10), Meaux (4), Mesnil-Amelot (1), Mitry-Mory (2), Montesson (1), Montigny-lès-Cormeilles (5), Montlignon (2), Montmagny (1), Montmorency (34), Nanterre (1), Nesles-la-Vallée (1), Oissery (2), Orly (1), Paris (1), Pavant (1), Pierrefitte-sur-Seine (4), Plaine Commune (1), Plaine Vallée (1), Plaines et Monts (1), Plessis-Bouchard (5), Pontoise (3), Roissy (1), Rouvres (1), Sagy (2), Saint-Brice-sous-Forêt (1), Saint-Gratien (3), Saint-Leu-la-Forêt (14), Saint-Mard (1), Saint-Maur-des-Fossés (1), Saint-Prix (13), Saint-Witz (1), Sannois (12), Sarcelles (1), Seraincourt (1), Soisy-sous-Montmorency (7), Survilliers (1), Taverny (7), Thieux (1), Triel-sur-Seine (3), Viarmes (2), Vigny (1), Villiers-le-Bel (2).

D'autres acteurs se sont identifiés à l'échelle départementale : Essonne (2), Oise (2), Seine-et-Marne (3), Seine-Saint-Denis (2), Val-d'Oise (30), Vexin (1), Yvelines (3).

Les localisations mentionnées dans les contributions se situent majoritairement dans le département du Val-d'Oise.

## 02 Contexte, objectifs généraux et paramètres de la démarche d'étude d'impact selon l'approche équilibrée (EIAE)

782 expressions portent sur le contexte, les objectifs généraux et les paramètres de la démarche d'étude d'impact selon l'approche équilibrée (EIAE).

### Le contexte et les objectifs généraux

Dans le cadre de cette consultation, les contributeurs ont évoqué plusieurs enjeux à prendre en compte dans la démarche d'EIAE : les considérations économiques, la protection des riverains, ainsi que la préservation de l'environnement.

### La demande de prise en compte des enjeux économiques

Pour de nombreux acteurs, tant du secteur aéronautique, qu'économiques, des organismes ou encore des salariés, l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle est identifié comme « *un pilier stratégique de l'économie française et un acteur clé du transport aérien mondial* ». Une part importante des expressions rappelle les enjeux économiques liés à l'aéroport et demande leur prise en considération dans l'EIAE. Elles font valoir que « *toute restriction excessive de l'activité aurait des répercussions directes sur la compétitivité du secteur* ». Les principales thématiques citées sur le sujet sont les emplois, le dynamisme économique local et les impacts sur les entreprises du secteur aérien.

#### Une crainte de répercussions sur l'emploi

Plusieurs contributeurs, dont le MEDEF du Val-d'Oise ou le MEDEF de l'Est Parisien, soulignent **l'importance socio-économique de l'aéroport**, en particulier en termes d'emploi. Ils rappellent l'important volume d'emplois « *non délocalisables* », mais également la variété des secteurs. De plus, l'aéroport est perçu comme un moteur d'intégration, offrant une diversité de métiers accessibles sans diplôme (agents de piste, sûreté, restauration, nettoyage, etc.), et créant des opportunités pour les populations éloignées de l'emploi dans les départements voisins (Seine-Saint-Denis, Val-d'Oise, Seine-et-Marne) touchés par le chômage.

Certains contributeurs mettent en avant le risque que les restrictions envisagées représentent **pour les entreprises du secteur**, estimant que jusqu'à « *300 000 emplois* » directs et indirects pourraient être concernés. Quelques salariés expriment des inquiétudes quant à la préservation de leurs emplois dans les conditions actuelles. La Chambre Syndicale de l'Assistance en Escale (CSAE) souligne que la restriction des horaires ou une réduction d'activité pourrait précariser les contrats et limiter les opportunités d'emploi pour les travailleurs locaux. Des entreprises, comme Roissy Dev, font valoir les bénéfices économiques apportés par l'aéroport, relayant le concept de « *ruissellement économique* ».

Cependant l'ADVOCNAR nuance ces propos, soulignant un risque de surestimation des effets sur les emplois. L'association propose de prendre en considération la baisse du nombre d'emplois directs par rapport au nombre de passagers en raison de l'automatisation et du low-cost, et d'éviter « *les doubles comptes* » des emplois indirects.

### L'inquiétude d'une baisse des bénéfices économiques locaux

Les contributeurs soulignent l'impact économique significatif de l'aéroport à **différentes échelles** : locale, départementale, régionale, et même nationale. L'activité aéroportuaire génère des retombées économiques importantes pour les collectivités territoriales, les entreprises locales et les particuliers.

De nombreuses contributions évoquent **le secteur touristique**. En effet, « *avec 70 millions de passagers en 2024, le transport aérien joue un rôle crucial dans le positionnement de la France comme première destination touristique mondiale* ». Selon ces contributeurs, une majorité de touristes internationaux arrive par avion : « *52% des visiteurs d'Asie et d'Océanie, 70% des touristes des Amériques, et 83% de ceux venant d'Afrique choisissent ce mode de transport pour leur première destination en France* ». Ces flux génèrent environ « *23 milliards d'euros de devises* », mettant en exergue l'importance du transport aérien dans le tourisme international. À titre d'exemple, Delta Air Lines évoque spécifiquement les bénéfices économiques apportés par les touristes américains, qui ont dépensé en 2023 plus de 2 milliards d'euros dans la région de Paris et l'Île-de-France, notamment en hébergement, restauration et attractions. Ils représentent le groupe de consommateurs internationaux le plus important dans cette région. D'après cette compagnie, « *ces dépenses soutiennent les entreprises locales et contribuent au maintien des 2,9 millions d'emplois du secteur touristique français* ». Toutefois, quelques contributeurs évoquent le « *surtourisme nuisible aux sites naturels et culturels* », notamment imputable au transport aérien.

### Une compétitivité en jeu face aux nouvelles restrictions

Plusieurs contributeurs mettent en garde contre les risques qu'un durcissement des restrictions d'exploitation ferait peser sur **la compétitivité et l'attractivité de l'aéroport Paris-CDG**. Ils craignent une concurrence accrue avec d'autres hubs européens comme Londres-Heathrow, Francfort ou Istanbul, qui bénéficient de projets de développement importants et de normes moins contraignantes. Des compagnies aériennes, comme Emirates, estiment que des restrictions spécifiques aux avions limiteraient leur capacité à optimiser l'utilisation de leur flotte et à répondre à la demande du marché. Air France souligne que son modèle de hub, basé sur une amplitude horaire importante et des correspondances échelonnées, serait menacé, entraînant une perte de compétitivité et une captation du trafic par des hubs concurrents. L'association Board of Airlines Representatives anticipe une augmentation des tarifs aériens, pénalisant les voyageurs. De manière générale, ces contributeurs insistent sur la nécessité d'une cohérence avec les normes européennes pour éviter une concurrence exacerbée. Certains craignent également un remplacement des compagnies "historiques" par des compagnies "non-européennes" ou "low-cost" aux modèles sociaux potentiellement moins favorables.

Les acteurs économiques (Air Cargo France Association, Chambre de commerce de Seine-Saint-Denis, CCI Paris Île-de-France, FedEx, Groupe 3S Alyzia, Groupe Europe Handling, Schenker France, WFS) alertent également sur les risques d'un durcissement des restrictions d'exploitation pour **le fret aérien** à Paris-CDG, premier aéroport européen de fret. Ils soulignent que cette activité, « *bien que ne représentant que 4 % du tonnage national* », « *contribue à 35 % des exportations extra-européennes grâce à des secteurs clés comme l'express* » et à « *11% de la valeur du commerce international français* » en 2024. Un fonctionnement « *24h/24 et 7j/7* » serait ainsi nécessaire pour maintenir la compétitivité des entreprises françaises qui dépendent des services liés au fret et « *garantir des délais de livraisons optimaux* » pour répondre notamment à « *des enjeux d'urgence (industriels) ou de produits ultra périssables (alimentaires ou pharmaceutiques)* ». La CCI Paris Île-de-France rappelle que « *près de 15 000 entreprises franciliennes exportatrices de biens utilisent régulièrement le fret aérien* ». Quelques contributeurs estiment que l'aéroport assure à la France « *une capacité logistique souveraine, essentielle pour des biens critiques en période de crise* », ce qui a pu être démontré lors de la période de COVID-19.

FedEx, et le Groupe 3S Alyzia notamment, estiment qu'une limitation brutale des vols nocturnes fragiliserait les investissements dans le renouvellement des flottes, un processus long et coûteux, et entraînerait un détournement du trafic vers des hubs comme Francfort ou Amsterdam, « *sans bénéfice environnemental tangible* ». L'Union des Aéroports Français (UAF) ou encore le Groupe Europe Handling estime toutefois que « *l'absence de solutions immédiates pour remplacer les avions cargo moyen-porteurs (comme les Boeing B737) et la limitation des conversions d'avions passagers en*

*cargo restreignent la capacité des compagnies à renouveler leurs flottes. » Les alternatives acoustiquement performantes ne sont pas encore commercialisées à grande échelle, ce qui rend « irréaliste une transition accélérée d'ici cinq ans ». Cependant, l'intérêt des vols de nuit est parfois remis en question, certains dénonçant une « explosion » du transport de colis qui fragilise le commerce de proximité.*

Enfin, bien que ce ne soit pas l'objet de la présente concertation, de nombreux acteurs s'inquiètent d'une « *disparition du trafic aérien nocturne* » ou d'un plafonnement sévère du nombre de mouvements.

## **Le constat partagé d'une nécessaire protection des riverains**

La problématique des nuisances sonores liées au trafic aérien émerge comme un enjeu sanitaire prioritaire pour de nombreux participants. Les acteurs du secteur aérien mettent en avant leurs efforts et engagements pour en limiter l'impact. L'évolution des nuisances sonores reste toutefois conflictuelle : aux craintes d'une aggravation des expositions s'opposent les engagements pris en faveur d'une meilleure conciliation entre développement de la mobilité aérienne et préservation de l'environnement sonore.

### Des préoccupations pour la santé publique

De nombreux contributeurs, dont des riverains, un député du Val-d'Oise, des élus de la Communauté d'Agglomération du Pays de Meaux d'Avon, Epinay-sur-Seine, Compans, Montmorency Saint-Maur-des-Fossés, Survilliers, le GIP Roissy Meaux Aéroport, les associations ADVOCAR, MNLE 93, DRAPO, celles du groupe G.A.R.E, appellent à une prise en compte plus ambitieuse des **enjeux de santé publique**. Ils recommandent de suivre les lignes directrices de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) sur les nuisances sonores avec « *Lden 45 le jour et Ln 40 la nuit* » et la mise en place d'un couvre-feu. Ils s'appuient sur des études telles que le programme DEBATS sur les effets sanitaires du bruit aérien, le rapport de l'ADEME sur le coût social du bruit en France, un rapport de « *l'Autorité européenne environnementale* » publié en décembre 2024.

Certains contributeurs citent en exemple les aéroports d'Amsterdam-Schiphol et de Londres-Heathrow, reconnus pour leurs efforts en matière de réduction du bruit. Pour ces participants, l'amélioration de la qualité de vie ne repose pas uniquement sur les avancées technologiques mais passe aussi par **une réduction de l'activité aéroportuaire la nuit**. Ils rappellent qu'en mars 2024, la consultation citoyenne « *Nuisances aériennes, stop ou encore* » organisée par « *les élus de 147 communes d'Île-de-France et de l'Oise* » et qui recueilli « *plus de 50 000 réponses* » a conclu que « *97 % des participants se sont prononcés pour une réduction du trafic aérien* ».

### Les efforts du secteur aérien pour réduire les nuisances sonores

**Les acteurs du secteur aérien restent « déterminés à réduire les nuisances sonores »**. À ce titre, plusieurs compagnies aériennes, dont Emirates, easyJet, Aer Lingus et FedEx, soulignent que « *les avions de nouvelle génération sont moins émissifs (bruit, polluants atmosphériques et CO2) que ceux des générations précédentes et leur part a connu une progression importante* ». Elles mettent en avant une modernisation continue de leurs flottes, rendue possible grâce à « *des investissements significatifs* ».

L'Union des Aéroports Français (UAF) attire néanmoins l'attention sur **les défis rencontrés dans ce processus**. Elle évoque notamment les contraintes liées aux délais de livraison des nouveaux aéronefs et à la disponibilité « *des motorisations conformes aux nouvelles exigences* ». Le secteur aéronautique, soumis à des cycles de développement de dix ans minimum pour les nouveaux modèles, ne pourra, selon elle, proposer des solutions pleinement conformes aux exigences avant 2035. Dans ce contexte, de nombreuses compagnies s'opposent à toute mesure de restriction jugée prématurée, estimant qu'elle risquerait de fragiliser les dynamiques de hub développées à Paris-Charles-de-Gaulle (voir partie 3 – Les mesures portées à la concertation).

## Une absence de consensus sur l'évolution des nuisances sonores

De nombreux contributeurs expriment **des inquiétudes quant à une possible augmentation des nuisances sonores due à l'augmentation du trafic aérien**. Actuellement, « *1,9 million de Franciliens sont exposés aux nuisances sonores générées par les aéroports d'Orly, Roissy et Le Bourget* ». Ce chiffre pourrait être amené à augmenter alors qu'ADP projette un trafic annuel de « *522 000 mouvements à l'horizon 2030* », une projection que des acteurs comme Plaine Commune ou Saint-Maur-des-Fossés considèrent comme une augmentation significative. De nombreux citoyens, certains élus, et certaines organisations locales partagent ces préoccupations.

Bien que cette consultation ne porte pas directement sur une extension de l'aéroport, de nombreuses contributions expriment une crainte à ce sujet, redoutant une aggravation future des nuisances. Cette inquiétude se double d'une critique plus large sur le développement urbain autour de l'aéroport, qualifié par certains d'« *urbanisation à outrance* » sous les couloirs aériens.

À l'inverse, **d'autres acteurs soulignent les efforts déjà engagés pour réduire les impacts environnementaux et « notent le recul notable de la population gênée »**. Des organismes et compagnies aériennes mettent en avant les progrès réalisés. Depuis 2019, les mesures mises en place auraient permis « *une réduction de 24 % du nombre de personnes exposées à une gêne sonore en journée, et de 30 % pour les perturbations nocturnes* » d'après le CSAE. Par ailleurs, plusieurs contributeurs rappellent que le niveau de trafic envisagé à l'horizon 2030 (522 000 mouvements) reste inférieur au pic historique enregistré en 2004 (environ 525 000 mouvements), et légèrement supérieur aux chiffres de 2024 (environ 460 000). Le conseil départemental du Val-d'Oise note que « *le nombre de mouvements prévu à l'horizon 2030 est bien inférieur aux 680.000 mouvements annoncés dans le dernier PPBE, source d'une forte inquiétude pour les riverains. Ces nouvelles prévisions nous paraissent plus conformes aux enjeux liés au changement climatique et à la population gênée par le bruit dans le Val d'Oise.* » Pour ces acteurs, ces données témoignent d'une évolution maîtrisée et d'une amélioration progressive de la situation.

## **Les enjeux environnementaux évoqués**

Certains contributeurs évoquent l'impact du secteur aérien sur l'environnement. En effet, les émissions de gaz à effet de serre (GES) du transport aérien sont pointées du doigt, et la pollution atmosphérique (particules fines, dioxyde d'azote, PFAS) générée par les activités aéroportuaires impacterait également la santé et le cadre de vie des populations riveraines.

Conscientes de ces défis, des compagnies aériennes et acteurs du secteur affichent leurs engagements pour la réduction de leur empreinte écologique. easyJet, par exemple, vise une réduction de 35 % de l'intensité de ses émissions de GES d'ici 2035, en investissant notamment dans les Airbus NEO, et contribue au développement de l'aviation à hydrogène. De même, Delta Air Lines investit dans le carburant aviation durable (SAF), et améliore l'efficacité opérationnelle de sa flotte, avec un objectif d'émissions nettes nulles d'ici 2050. L'Airline Operators Committee met en œuvre des initiatives telles que l'optimisation des trajectoires d'approche et la modernisation des flottes.

## **Les objectifs de réduction du bruit et le choix des indicateurs**

Une trentaine d'expressions porte sur les objectifs de réduction du bruit fixés dans le cadre de l'EIAE et le choix des indicateurs associé.

### **Des avis contrastés**

Seule l'Association Roissy Entreprises **soutient les objectifs présentés**, à savoir « *la réduction ciblée de l'indicateur HA55 (gêne diurne) de 24 % à 38 % ( $\pm 5$  %) et de l'HSD50 (perturbations nocturnes) de 30 % à 50 % ( $\pm 5$  %) d'ici 2030* ».

L'Association du transport aérien international, l'Union des Aéroports Français, l'Union Française de l'Express, le MEDEF de l'Est Parisien, le MEDEF Seine-et-Marne, la FNAM, Airlines for America et plusieurs compagnies aériennes (Finnair, KM Malta Airlines, Jet Blue, Iberia, Vueling Airlines, Air

Transat) **soutiennent le scénario sans nouvelles restrictions d'exploitation à l'horizon 2030** qui prévoit une réduction de 24 % du nombre de personnes exposées à des nuisances sonores élevées pendant la journée dans la zone définie par la courbe Lden 55 dB (HA55), et une baisse de 30 % du nombre de personnes souffrant de troubles sévères du sommeil la nuit (22h-6h) dans la zone couverte par la courbe Ln 50 dB (HSD) par rapport à 2019. Pour ces contributeurs, aller au-delà de cet objectif serait « *trop ambitieux* » et « *potentiellement irréalisable* » sans « *impacter significativement l'activité économique* ». La FNAM alerte sur les limites économiques et techniques à aller au-delà des efforts en cours, soulignant que le secteur aérien est déjà engagé dans une trajectoire de décarbonation coûteuse.

Enfin, d'autres acteurs **recommandent des objectifs plus ambitieux**. À ce titre, Plaine Commune et le Groupe majoritaire Eaubonne Notre Ville regrettent que les cartes stratégiques de 2019 ne s'appuient pas sur « *les nouvelles valeurs limites Lden45 et Ln40 recommandées par l'OMS* » ce qui de fait minimiserait le nombre de personnes fortement gênées et fortement perturbées dans leur sommeil. Par ailleurs, un particulier suggère d'intégrer l'incertitude des modèles « *en faveur des populations* ». Cela signifierait que l'objectif de réduction d'un tiers de l'indicateur HA 55 correspondrait à une réduction de « *38 % au minimum* » (soit 33 % + 5 %), et non dans l'intervalle 28 % à 38 %. De même la réduction de moitié de l'indicateur HSD 50 correspondrait à une baisse de « *55 % au minimum (et non dans l'intervalle 45 à 55)* ».

### Un besoin exprimé pour davantage de documentation

Par ailleurs, selon certains contributeurs, la description des objectifs « *sans documentation technique* », semble « *nuire à la qualité du débat* ». Le MEDEF de l'Est Parisien évoque le type de courbe utilisée pour leur calcul. Bruitparif demande une évaluation du nombre de populations exposées par plage de niveaux sonores, « *à minima pour les secteurs au sein desquels les niveaux de bruit aérien excèdent les recommandations de l'OMS* ». Ces évaluations seraient à décliner en fonction des différents scénarios, « *à la fois pour les indicateurs Lday, Levening, Lnight et Lden mais aussi pour les distributions du nombre de survols selon leur niveau Lmax le jour et la nuit* ». Bruitparif demande également, pour la situation de référence et pour les différents scénarios étudiés, « *la composition précise du trafic aérien par type d'avion, [...] par périodes, [...] et pour chaque configuration de survol* ».

À noter, l'ensemble des contributeurs n'évoquent pas les mêmes objectifs : des réductions de 30, 33 ou 38 % sont annoncées pour l'indicateur HA 55 et 50 ou 55 % pour l'indicateur HSD 50.

### Quelques préoccupations relatives à l'application des mesures

Quelques personnes expriment leur défiance vis-à-vis de l'EIAE, jugée trop lente, coûteuse et bureaucratique, avec des critiques sur l'accumulation de rapports et discussions perçus comme « *inutiles* ».

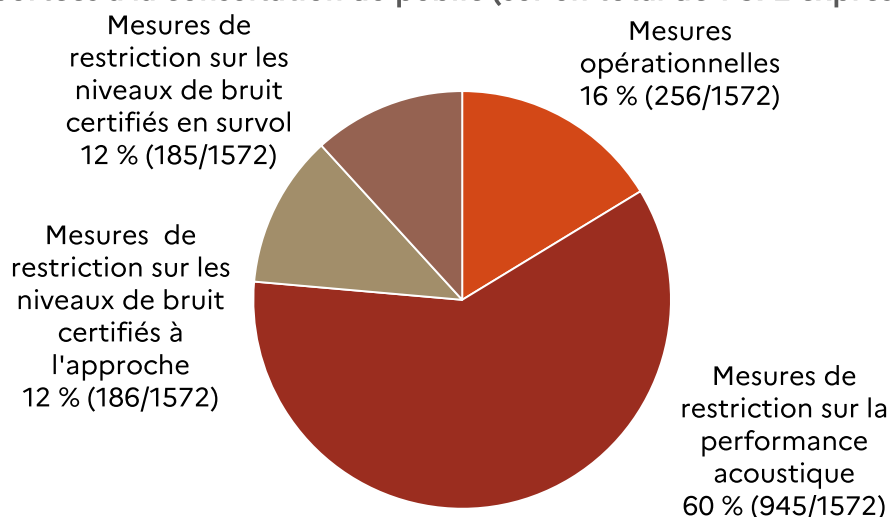
Par ailleurs, certains contributeurs souhaitent « *un suivi rigoureux via un système de monitoring acoustique performant et une communication transparente avec les parties prenantes* ». D'autres s'inquiètent également des **retards successifs** dans la mise en œuvre des mesures et appellent à leur mise en place effective dès 2025.

En lien avec les **considérations réglementaires**, Emirates demande des éclaircissements sur les mécanismes d'application des restrictions proposées, en particulier quant à la question de savoir si elles seront appliquées uniquement en fonction du niveau de bruit certifié ou si des mesures du niveau de bruit en temps réel dans des conditions opérationnelles seront également prises en compte. Si ces dernières sont mises en œuvre, « *des études supplémentaires seront nécessaires pour évaluer la variabilité potentielle des niveaux de bruit mesurés et les risques de non-conformité correspondants* ». Elle demande en outre « *des précisions sur les modalités des éventuelles pénalités ou restrictions, notamment quant à la question de savoir si elles s'appliqueraient à chaque déplacement d'avion ou à l'ensemble de la flotte* ».



## 03 Les mesures portées à la consultation

**Graphique 2 - Répartition des expressions du public sur les mesures portées à la consultation du public (sur un total de 1 572 expressions)**



### Expressions portant sur les mesures opérationnelles

256 expressions portent sur des mesures opérationnelles permettant « *de réduire le coût social du bruit et les polluants atmosphériques* ».

Plusieurs élus, acteurs publics et associations se sont prononcés sur cette question et soutiennent tout ou partie des mesures proposées ci-après, en particulier la généralisation de la descente continue, le décollage en seuil de piste ou encore l'amélioration de l'utilisation des doublets de piste. Parmi eux, le Conseil municipal de Mitry-Mory, Plaine Commune, l'UFCNA (Union Française Contre les Nuisances des Aéronefs), G.A.R.E (Groupement Associations Roissy Environnement), ADVOCNAR (Association de Défense Contre les nuisances aériennes), l'association nationale d'élus Ville et Aéroport, GIP Roissy-Meaux Aéroport, le conseil communautaire de la Communauté d'Agglomération du Pays de Meaux, l'ACFA (Air Cargo France Association), le Conseil municipal de Survilliers, le CIRENA (Collectif Inter-associatif du REFus des Nuisances Aériennes dans le Nord-Ouest francilien), la CCI Paris Île-de-France, l'association AREC (Association pour le Respect de l'Environnement et du Cadre de vie), le Conseil départemental du Val-d'Oise, la municipalité de Sagy, ou encore le MEDEF Seine-et-Marne. Le Président du conseil départemental de Seine-et-Marne estime qu'elles « *devraient être appliquées autant que possible pour l'ensemble des aéronefs et par l'ensemble des compagnies opérant à Paris CDG.* »

À noter qu'une grande part des expressions portées par le grand public et les riverains relaye entièrement ou partiellement les propositions de l'ADVOCNAR.

Plusieurs compagnies aériennes, acteurs du domaine aéronautique, unions et syndicats ont également apporté leur contribution. Les propositions d'Aer Lingus, Aircalin, Air Canada, Airlines for America, Air Transat, Association des Aéroports Internationaux d'Europe (ACI EUROPE), Association du transport aérien international (IATA), Belgian Air Transport Association (BATA), British Airways, DHL Express, European Express Association (EEA), FedEx, Finnair, Iberia, JetBlue, KM Malta Airlines Limited, Middle East Airlines Air Liban (MEA), Oman Air, Polish Airlines, SYCAFF (Syndicat des compagnies aériennes de fret en France), UNION FRANCAISE DE L'EXPRESS (UFEX), Vietnam Airlines et Vueling Airlines convergent vers une **optimisation des procédures existantes** (3<sup>ème</sup> pilier), qui offre un potentiel sous-

exploité pour réduire les nuisances sonores. En effet, certaines compagnies jugent « *prématuré d'envisager la mise en œuvre de restrictions opérationnelles supplémentaires avant d'épuiser toutes les mesures opérationnelles possibles* ». La priorité est donnée à la généralisation des descentes continues (CDO), notamment de nuit, jugée plus efficace à court terme.

#### Concernant les propositions spécifiques des compagnies aériennes et autres acteurs du domaine aéronautique

*Pour des questions de lisibilité, les propositions techniques portées par ces acteurs ont été regroupées et synthétisées ci-après. Elles rassemblent plusieurs mesures qui s'organisent selon deux temporalités.*

À court terme :

- Optimisation des SID (Standard Instrument Departure)
  - Supprimer toutes les restrictions de vitesse sur les SID publiés dans l'AIP.
  - Supprimer les restrictions de vitesse (<230-250 nœuds selon les compagnies) sur les trajectoires de départ (ex. DORDI 6A, OLZOM 6A) « *dans les cas où une vitesse maximale indiquée (IAS) devrait être prescrite/publiée pour le franchissement des obstacles en raison de l'effet du rayon de virage* ».
  - Autoriser les raccourcis tactiques (ex. AGOPA 6Z) lorsque la situation le permet pour réduire les distances parcourues.
  - Transmettre à l'équipage une trajectoire précise en miles restant à parcourir pour lui permettre de voler en CDO/CDA, réduisant ainsi le bruit et la consommation de carburant.
- Amélioration des STAR (Standard Terminal Arrival Route)
  - Déployer les descentes continues (CDO) sans palier en l'absence de trafic, évitant les raccourcis ATC perturbateurs.
  - Fournir aux équipages des distances précises pour optimiser les descentes (réduction du bruit et de la consommation de carburant).
  - Favoriser les plans de descente continue en fonction du trafic lorsque des CDO ne sont pas publiées.
- Gestion du contrôle aérien / Air Traffic Control (ATC)
  - Eviter les réductions de vitesse imposées – sauf pour motif de sécurité.
  - Privilégier les pistes nord (vent arrière  $\leq 5$  kt) pour limiter les survols de zones habitées – mais uniquement sur piste sèche. Une évaluation d'impact devrait être entreprise pour évaluer les retards potentiels.
  - Flexibiliser l'utilisation des procédures NADP (Noise Abatement Departure Procedures) - privilégier NADP2 pour réduire le bruit plutôt que NADP1, qui le déplace.

À long terme :

- Stratégie sur les SID & STAR portant sur la refonte de l'espace aérien
  - Déployer les descentes continues (CDO) et les montées continues (CCO), en alignement sur les standards d'Amsterdam-Schiphol ou Londres-Heathrow pour réduire bruit et consommation de carburant.
  - Séparer stratégiquement les SID/STAR pour minimiser les conflits de trajectoires, avec études d'impact sur la capacité aéroportuaire.
  - Mettre en œuvre des trajectoires de descente accrues par type d'aéronef pour réduire l'empreinte sonore au sol.

Ces mesures, combinées à l'utilisation systématique des seuils de piste au décollage, visent à maximiser l'altitude des survols tout en évaluant les impacts sur les retards et la capacité aéroportuaire.

#### Concernant l'approche en descente continue

Pour de nombreux participants, tant des élus, acteurs publics, associations et acteurs du domaine aéronautique, l'optimisation ou encore la généralisation de l'approche en descente continue (Continuous Descent Operations - CDO) à toute heure de la journée est perçue comme « *une mesure de bon sens* », « *primordiale* » et « *bénéfique à tous points de vue* ». Cette « *solution particulièrement efficace* » et largement soutenue par les contributeurs permettrait une diminution significative du bruit en réduisant, en évitant ou en supprimant les paliers de vol intermédiaires

« *générateurs de bruit* ». Elle permettrait également une réduction de la consommation de carburant et des émissions polluantes.

Pour un contributeur, « *bien que l'étude indique un effet limité dans les zones Lden 50 et Ln 55, cette procédure reste bénéfique pour réduire le bruit et la consommation de carburant sur une zone plus large* ». Un autre précise dans le même sens que « *les données opérationnelles démontrent une diminution pouvant atteindre 5 dB(A) dans certaines zones, tout en réduisant la consommation de carburant de 5 à 10 % par approche* ». Un autre estime qu'une mise en œuvre de la mesure à l'intérieur de ces courbes Lden 45 et Ln 40, aurait en revanche un impact important sur la réduction de la forte gêne sonore. Pour la chambre de commerce de Seine-Saint-Denis, bien que cette procédure ne produirait qu'un effet marginal sur la réduction du bruit à proximité de l'aéroport, elle jouerait cependant en faveur de l'acceptabilité de l'activité aérienne.

L'ADVOCNAR et le G.A.R.E, qui portent également la demande de généralisation immédiate à 100 % de la descente actuelle sur les deux doublets de Paris-CDG, rappellent toutefois que celle-ci, mise en exploitation par la DGAC depuis plusieurs années, est déclenchée à 2 000 mètres avec un court palier à l'interception de l'ILS. Cette « *fausse descente continue avec palier* » resterait toutefois peu utilisée (« *35 % sur le doublet sud et 10 % sur le doublet nord* »). Ils restent ainsi dans l'attente d'une mise en œuvre d'une « *vraie descente douce* » sans palier et déclenchée au-delà de 3 000 mètres, pour le moment reportée à une date ultérieure en attendant fin 2025 les résultats d'un test en réel à Orly.

Air France indique en écho qu'elle soutient tous les travaux permettant de généraliser les descentes continues sur les plateformes françaises, surtout sur l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle où elle opère la majorité de ses vols, sur le modèle de ce qui est en cours sur l'aéroport de Paris-Orly.

Une personne demande le pourcentage d'avions appliquant la descente continue. Certains participants, dont la FNAM indiquent que « *seulement 3,1 % des descentes à CDG sont effectuées en CDO depuis le Top of Descent (ToD), contre 25,0 % à Amsterdam Schiphol, 6,7 % à Londres Heathrow et 4,4 % à Francfort* » selon les données comparatives fournies par Eurocontrol en 2024, témoignant d'un « *retard significatif en matière d'optimisation des descentes continues (CDO) par rapport aux autres grands hubs européens* ».

De nombreux participants regrettent que cette mesure « *annoncée depuis 2019 par Elisabeth Borne* » et devant démarrer « *fin 2023 au plus tard* » ne soit pas encore mise en œuvre. Quelques parties prenantes telles que le Groupement d'Intérêt Public Roissy Meaux Aéroport (RMA) ou encore l'EPT Paris Terres d'Envol estiment à leur tour que la généralisation des procédures dites d'éco-pilotage telles que la descente continue devrait être une priorité du Gouvernement. Un contributeur souhaite son application « *au sens de l'Eurocontrol et non au sens de l'administration française de l'aviation civile* ».

### Concernant la refonte de l'espace aérien

La question de la refonte de l'espace aérien, abordée plus haut dans les propositions formulées par un certain nombre d'acteurs du domaine aéronautique, a également été commentée par d'autres contributeurs. L'un résume ainsi que « *l'organisation actuelle de l'espace aérien parisien repose sur un modèle hérité, qui ne permet pas d'exploiter pleinement les performances des avions modernes ni de minimiser efficacement les nuisances. Une refonte permettrait une meilleure gestion du trafic, une réduction des émissions polluantes et une diminution des nuisances sonores sans affecter la connectivité aéroportuaire. [...] La refonte de l'espace aérien doit être intégrée aux scénarios de réduction des nuisances sonores* ». Il propose notamment, en lien avec la DGAC et Eurocontrol :

- une adaptation de l'espace aérien français aux nouvelles normes européennes, en tirant parti du programme SESAR (Single European Sky ATM Research), mentionné par ailleurs par d'autres acteurs ;
- une réorganisation des zones de contrôle aérien pour une optimisation environnementale et économique impliquant une révision de la gestion de l'espace aérien pour améliorer la fluidité des opérations, réduire les attentes en vol et minimiser l'empreinte carbone et sonore ;
- la mise en place d'une étude spécifique sur l'adaptation de l'espace aérien comprenant la consultation des acteurs du secteur (contrôleurs aériens, compagnies, riverains, décideurs) pour identifier des évolutions équilibrées et efficaces.

Pour Delta Air Lines, l'espace aérien européen actuel est constitué d'un ensemble fragmenté et obsolète de blocs aériens et de trajectoires inefficaces, entraînant des coûts financiers et environnementaux considérables pour le secteur de l'aviation. Une *« attention particulière et croissante au pilier 'environnement' du Ciel unique européen pourrait avoir des effets supplémentaires en termes de réduction du bruit et d'autres nuisances à l'intérieur et à proximité de l'aéroport CDG. Cette attention devrait inclure une évaluation des techniques actuelles de CCO et de CDO afin de s'assurer que les lignes directrices sont mises à jour pour exploiter les capacités des aéronefs plus modernes opérant à CDG »*.

La compagnie aérienne Emirates souhaite quant à elle que *« toute proposition de modification des itinéraires, des angles d'approche ou des profils de départ soit élaborée en étroite collaboration avec les compagnies aériennes et les prestataires de services de navigation aérienne (SNPA) afin de garantir qu'elle reste sûre, pratique et réalisable. Si les autorités françaises envisagent de modifier l'espace aérien ou les procédures dans le cadre de cette initiative, nous demandons que les éléments nous soient communiqués pour examen. »*

#### Concernant l'utilisation des deux doublets de piste

Des participants se disent défavorables à l'équilibrage de l'utilisation des doublets *« tant que les altitudes d'approche (interception ILS) du doublet nord seront inférieures à celles du doublet sud (jour et nuit, même lorsque le doublet sud n'est pas utilisé durant la nuit pour le fret...) »*. Un contributeur précise qu'actuellement, l'interception de l'ILS pour le doublet nord est réalisée à moins de 4 000 pieds (*« entre 3 600 et 3 800 la plupart du temps »*) tandis que pour le doublet sud, cette étape de l'approche est effectuée à plus de 5 000 pieds.

D'autres contributeurs souhaitent :

- l'amélioration de l'utilisation du doublet nord *« entre 22h00 et 7h00 »* ou 22h00 et 6h00 ;
- la diminution du nombre de vols du doublet sud, sans report sur le doublet nord ;
- *« l'harmonisation des plans de vol pour un usage plus équitable des doublets de pistes »,* associée à une gestion fine des créneaux de nuit.

Ces propositions font écho aux souhaits de certains acteurs économiques et publics tels que la chambre de commerce de Seine-Saint-Denis qui se disent favorables à un rééquilibrage des doublets de pistes, soutenant que les procédures proposées permettraient de réduire le survol de l'ouest de la plateforme densément peuplée (*« sachant que 90 % de la population comprise dans la carte stratégique de bruit est dans le Val-d'Oise »*).

En revanche pour ADP, l'équilibrage des doublets visant à augmenter l'utilisation du doublet nord la nuit (22h-06h), risquerait de dégrader la ponctualité des vols, d'allonger les temps de roulage et d'accroître les émissions de CO<sub>2</sub> au sol, contredisant les engagements climatiques d'ADP (*« certification SBTi « Net Zero » ciblant -27,5 % d'émissions d'ici 2030 »*).

Un participant suggère la création de deux nouvelles pistes au-dessus du doublet nord.

#### Concernant l'optimisation des trajectoires

Quelques participants proposent une amélioration ou encore une *« révision »* de la *« répartition des trajectoires »* pour limiter l'exposition sonore dans les zones les plus densément peuplées, mais aussi dans les villages et les zones sensibles comme la forêt de Montmorency-Saint-Leu ou les hôpitaux. Cette mesure devrait *« s'appuyer sur une analyse précise de la densité de population »* ou encore sur *« une modélisation fine »* des zones sensibles. Elle pourrait être mise en œuvre en :

- programmant ou développant *« des itinéraires spécifiques [ou alternatifs] de jour et de nuit »* ;
- *« privilégiant le survol des zones industrielles ou faiblement peuplées, particulièrement entre 00h et 5h »* ;
- *« collaboration étroite avec les services de la navigation aérienne pour redéfinir les procédures RNAV (Required Navigation Performance) existantes »* ;
- respectant les *« virages encadrés »* ;
- privilégiant *« les arrivées face à ouest et [les] décollages face à l'ouest »* ; notamment par faible vent, en prenant comme exemple les aéroports espagnols ;

- redéfinissant les trajectoires d'approche en finale, utilisant le potentiel des quatre pistes, et diminuant ainsi fortement la fréquence des avions sur un même axe de trajectoire ;
- instaurant un système de gestion dynamique des trajectoires de vol permettant d'adapter en temps réel les itinéraires des avions.

Air France indique à ce sujet s'être toujours mobilisée pour participer, auprès des services de la navigation aérienne, aux études de trajectoires de moindre bruit, dans le strict respect des cadres réglementaires et notamment la préservation du plus haut niveau de sécurité des vols.

GPE recommande quant à lui d'organiser des groupes de travail avec les opérateurs de la plateforme et les services de navigation aérienne afin de continuer à explorer et identifier des optimisations possibles. Un participant propose également de poursuivre le travail en collaboration avec la navigation aérienne pour étudier et mettre en place des trajectoires réduisant au maximum l'impact sonore sur les zones habitées, tout en respectant les exigences de sécurité.

#### Concernant les décollages et les atterrissages

L'adoption systématique des procédures NADP1 (Noise Abatement Departure Procedure 1) permettrait selon certains « *d'optimiser la poussée initiale pour atteindre plus rapidement l'altitude de transition, réduisant ainsi l'empreinte sonore au sol* ». Ils indiquent que cette procédure devra être « *couplée à un système incitatif de modulation des redevances aéroportuaires basé sur la performance acoustique des aéronefs* ». GPA indique que la procédure de montée rapide en phase de décollage devrait être testée et notamment la nuit où elle peut être plus facilement mise en œuvre et apporter un bénéfice certain.

D'autres participants et acteurs suggèrent :

- un « *décollage en seuil de piste, permettant notamment une altitude de survol plus élevée des habitations* », « *sur la plage de nuit 0h00/6h00* » par exemple ;
- d'encourager l'optimisation de la poussée au décollage : « *une montée plus abrupte dans certains cas diminue le temps d'exposition au bruit au sol* » ;
- d'« *encadrer les départs par des volumes de protection environnementale prolongés pour éviter les virages au-dessus de zones fortement peuplées* » ;
- d'augmenter l'angle d'atterrissage ;
- l'ouverture des trains d'atterrissage le plus tard possible ;
- « *l'utilisation des inverseurs de poussée au ralenti à l'atterrissage sauf raison de sécurité* » ;
- de réduire la vitesse à l'approche 180 nœuds (kt) autant que possible sous les 6 500 pieds ;
- d'« *intégrer des trajectoires RNP AR à l'arrivée et au départ pour minimiser la longueur des finales et des départs, et augmenter le plan d'approche final* » ;
- de « *supprimer la procédure de décollage en vent arrière prolongé (pour des vents inférieurs ou égaux à 5 kt [nœuds])* » qui, en augmentant la vitesse de rotation et en modifiant la pente de montée, engendre une majoration des nuisances sur les zones survolées ;
- de maintenir le décollage face aux vents car « *le décollage par vent arrière entraînerait une majoration de la pollution sonore pour les populations survolées* ».

À l'inverse, ASL Airlines France ou encore AOC Roissy CDG proposent la mise en œuvre des décollages ou atterrissages par vent arrière (jusqu'à une composante d'au moins 5 nœuds, voire 8 nœuds en fonction des types avions fréquentant la plateforme sur la période qui sera retenue). ASL Airlines France indique que durant la nuit, « *on constate une phase avec une grande majorité d'atterrissages suivie, plus tard, d'une phase constituée essentiellement de décollages. La mise en application de cette mesure pourrait s'organiser en réalisant dans un premier temps les atterrissages en survolant l'est de la plateforme puis, en inversant l'utilisation des QFU, en effectuant les décollages sur l'est de la plateforme également, en privilégiant ainsi le survol des zones les moins urbanisées. La longueur des pistes de CDG se prête particulièrement bien à la mise en œuvre de cette mesure.* »

Plus généralement ADP demande une analyse approfondie de la faisabilité technico-économique pour les compagnies aériennes, ainsi qu'une modélisation précise de l'atténuation sonore liée à des mesures alternatives comme la sortie retardée des trains d'atterrissage ou l'optimisation des Volumes de Protection Environnementale (VPE). Ces mesures, bien que prometteuses, nécessitent d'évaluer leurs

impacts sur la gestion du trafic et les coûts opérationnels pour concilier réduction du bruit et transition climatique.

#### Concernant la gestion du trafic au sol

Quelques participants proposent :

- le roulage au sol sur N-1 moteur après l'atterrissage ;
- de « *réduire au maximum les temps de roulage par une meilleure synchronisation des autorisations de mise en route et de roulage et de gestion des créneaux* » ;
- la mise en œuvre d'une synchronisation rigoureuse des autorisations de mise en route afin de limiter les temps de roulage, période durant laquelle les moteurs fonctionnent à un régime non optimal et génèrent un excès de bruit et d'émissions polluantes.

### **Les mesures de restriction à retenir pour favoriser une accélération du renouvellement des flottes d'avions opérant sur l'aéroport**

Restrictions portant sur la performance acoustique : marge acoustique cumulée [comprise entre <11 et <17 EPNdB] et plages horaires d'application

945 contributeurs se sont exprimés sur les restrictions portant sur la marge acoustique cumulée.

Une très large majorité de participants (environ 87 %, essentiellement des riverains mais également des associations et des élus tels que l'ADVOCNAR, le G.A.R.E, l'UFCNA, le Collectif Pour Le Triangle De Gonesse (CPTG), la municipalité de Saint-Maur-des-Fossés, le Bureau Collégial de FNE Val-d'Oise, le groupe majoritaire Eaubonne Notre Ville), souhaite « **le retrait des avions bruyants de marge inférieure à 17 EPNdB de jour comme de nuit** », « *dès que possible* » ou « *dès 2025* ».

Certains contributeurs préconisent quant à eux **une application différenciée selon les périodes de la journée et progressive par année**, afin notamment « *d'encourager le passage vers des flottes modernisées et compatibles avec les objectifs environnementaux de 2030* ». Afin de déterminer au mieux le seuil à appliquer, il est recommandé de considérer l'impact sur la flotte existante et la capacité des compagnies à renouveler rapidement leurs appareils. Ils indiquent que si le seuil fixé est trop exigeant, « *par exemple <17 EPNdB* », alors l'accès de certains avions sera fortement limité, « *ce qui peut poser des difficultés opérationnelles* ». Inversement, un seuil trop bas (<11 EPNdB) « *aurait un effet limité sur la gêne sonore globale* ».

Ainsi, **un palier intermédiaire entre <12 et <14 EPNdB** est jugé plus efficace, car il laisserait aux compagnies aériennes un délai raisonnable pour renouveler leur flotte et exclure les avions les plus bruyants sans interdire brusquement un trop grand nombre d'appareils. Un choix autour de <13 EPNdB « *dès 2025* » peut ainsi constituer « *une première étape réaliste* », « *une approche pragmatique* » ou encore « *un compromis adéquat, à affiner selon l'analyse coûts-avantages et la répartition de la flotte actuelle* ». Cette valeur serait par ailleurs compatible avec les performances acoustiques des aéronefs de dernière génération comme l'A320neo ou le B737 MAX, qui représentent déjà une part croissante des flottes européennes. Pour ces contributeurs, **la progression vers un seuil de 15 EPNdB à l'horizon 2030** « *s'inscrit dans une progression cohérente avec les cycles de renouvellement naturel des flottes* » ; « *estimé entre 20 et 25 ans pour les appareils commerciaux* ».

Concernant **la plage horaire à appliquer**, ils estiment que la période nocturne (22h-6h) doit faire l'objet « *en priorité* », des mesures les plus strictes, « *avec un renforcement particulier durant le cœur de nuit (00h-5h)* ». Ils indiquent en effet que « *les études épidémiologiques [de l'OMS] démontrent clairement l'impact des perturbations du sommeil sur la santé publique, notamment en termes de risques cardiovasculaires et de troubles cognitifs* », justifiant donc un renforcement des restrictions durant le cœur de nuit (00h-5h) d'un point de vue sanitaire.

En écho à ces expressions, d'autres propositions sont faites :

- « *2025-2027 : interdiction des avions avec une marge acoustique <13 EPNdB, avec sur le cœur de nuit (22h-06h) une restriction immédiate à 15 EPNdB* » ;

- « 2028-2030 : interdiction des avions avec une marge acoustique <15 EPNdB, avec sur le cœur de nuit (22h-06h) une restriction à 17 EPNdB ».

Quelques personnes demandent plus largement que soient retenues les meilleures valeurs pour réduire au maximum le bruit la nuit et la journée pour permettre d'améliorer la situation sonore et sanitaire des zones survolées.

*A contrario*, certains participants plaident pour une application des mesures suivantes, moins restrictives :

- « *maintenir les niveaux actuels des restrictions, rappelés dans cette consultation publique* » ou encore ne pas modifier les valeurs limites de bruit fixées à Charles-de-Gaulle, « *déjà parmi les plus contraignantes d'Europe* », soit une marge à 10 EPNdB entre 22h et 6h ;
- interdiction des avions avec une marge acoustique <11 EPNdB en cœur de nuit (00h00 - 5h30) ou, à moindre mesure, entre 22h et 6h.
  - Cette mesure a été particulièrement plébiscitée par environ 7 % des répondants, dont la CCI de Seine-Saint-Denis, la CCI du Val-de-Marne, le MEDEF Seine-et-Marne, Korean Air, AOC (Airline Operators Committee) et explicitée ci-après par plusieurs autres compagnies aériennes et acteurs affiliés dans leurs argumentaires (*non compris dans ce pourcentage*).

Un large éventail de compagnies aériennes, incluant Emirates, easyJet, ASL Airlines France, Vietnam Airlines, Aer Lingus, Delta Air Lines, Air Transat, British Airways, Finnair, Air Canada, KM Malta Airlines, Polish Airlines, Vueling Airlines, MIDDLE EAST AIRLINES AIR LIBAN (MEA), Iberia, Oman Air, JetBlue, Thai Airways ainsi que des organisations telles que Airlines for America, IATA, FNAM, SYCAFF, European Express Association, UFX, ADP, FedEx, Board of Airlines Representatives (BAR France), DHL Express, et le Medef de l'Est Parisien **s'opposent ainsi fermement à l'imposition de restrictions d'exploitation supplémentaires basées sur les marges acoustiques cumulées à Paris-CDG**. L'argument central est que ces restrictions, en particulier celles visant les aéronefs certifiés conformes aux normes de certification acoustique des chapitres 4 et 14 de l'Annexe 16 de la Convention de Chicago, auraient **un impact disproportionné sur certains types d'appareils sans améliorer significativement les résultats en matière de bruit**.

Plusieurs compagnies aériennes mettent en évidence le risque de compromettre la connectivité passagers et fret à Paris-CDG. Emirates, par exemple, souligne que les restrictions portant sur les aéronefs de marge acoustique cumulée inférieure à 17 EPNdB pourraient affecter les opérations de ses Boeing 777. easyJet craint que des restrictions sur les avions de marge acoustiques cumulée de 16 EPNdB et plus n'impactent significativement sa flotte d'A320 CEO, limitant sa capacité à ramener les avions et les passagers à Paris en cas de retards imprévus. Les compagnies soulignent que la restriction des vols de nuit pourrait nuire au commerce à distance via le transport de fret express aérien, et que par conséquent, un seuil minimal devrait être appliqué lors des heures les moins sensibles de la nuit. De même, Vietnam Airlines souligne l'impact sur la rentabilité des destinations long-courriers et des chaînes logistiques. **La difficulté de renouveler rapidement les flottes** est un argument récurrent partagé par de nombreuses compagnies. ASL Airlines France, qui a déjà investi massivement dans le renouvellement de sa flotte, souligne l'impossibilité de la renouveler une nouvelle fois dans les années à venir et l'absence d'avions de substitution équivalents pour sa flotte cargo. La mise en œuvre, même progressive, d'une restriction au-delà de 13 EPNdB sur les horaires de nuit conduirait à l'arrêt de son activité cargo et à une diminution significative de son activité passagers, mettant en cause sa viabilité économique. De nombreux acteurs mettent en garde contre **les retards de livraison de nouveaux aéronefs, la pénurie mondiale et les cycles de conception dépassant 10 ans**. Delta Air Lines met en garde contre un impact direct sur 30 % de ses employés et partenaires à CDG.

Pour éviter un déséquilibre concurrentiel, ils plaident pour un alignement sur les standards européens (seuil maximal de 10 EPNdB), soulignant qu'aucun hub majeur hors Paris-Charles-de-Gaulle n'applique de restrictions plus strictes. **Une éventuelle extension à 11 EPNdB – strictement limitée au cœur de nuit (00h30-05h30) et reportée à 2030 – est conditionnée à une transition progressive** intégrant les carnets de commandes et les délais de renouvellement des flottes (≥ 10 ans).

Les acteurs alertent ainsi sur le risque d'asphyxie sectorielle : des seuils strictement supérieurs à 11 EPNdB affecteraient des appareils modernes (A320neo, B787...) et pousseraient les opérateurs vers des hubs moins restrictifs (Francfort, Amsterdam). Ils réclament **une politique ciblée interdisant uniquement les avions les plus bruyants (Chapitre 3)** tout en préservant la compétitivité des liaisons long-courriers et fret. Cette position, partagée par Air France-KLM, FedEx et les chambres de commerce franciliennes, insiste sur l'interdépendance entre connectivité aérienne, attractivité économique (IDE) et transition écologique maîtrisée.

Plusieurs acteurs suggèrent de concentrer les efforts sur les mesures du pilier 3 (optimisation opérationnelle, SAF) plutôt que sur des restrictions prématurées. Belgian Air Transport Association (BATA) et DHL Express mettent en avant que **les mesures proposées pourraient même aller à l'encontre de l'article 5 du règlement 598/2014**, relatif à l'approche équilibrée, et seraient donc illégales. Ils insistent sur la nécessité d'évaluer de manière approfondie l'impact et le rapport coût-efficacité des mesures potentielles dans les piliers 1 à 3 de l'approche équilibrée de l'OACI avant d'envisager la mise en œuvre de toute restriction opérationnelle supplémentaire dans le cadre du 4<sup>ème</sup> pilier.

Le consensus général est **qu'il est impératif de trouver un équilibre entre la réduction des nuisances sonores et la préservation de la viabilité économique**, en tenant compte des contraintes industrielles, des réalités opérationnelles et de la nécessité de rester compétitif par rapport aux autres aéroports européens.

En résumé, la quasi-totalité de ces acteurs insiste ainsi sur :

- le **maintien de la restriction actuelle portant sur les avions de marge acoustique cumulée inférieure à 10 EPNdB**, privilégiant les mesures alternatives notamment sur le troisième pilier de l'approche équilibrée via une optimisation des procédures ;
- une éventuelle limite **à 11 EPNdB strictement entre 00h30-05h30**, alignée sur le règlement (UE) n° 598/2014 pourrait être considérée, « si le préfet insiste pour introduire des limites de niveau sonore plus strictes » ;
- le **rejet des seuils supérieurs**, jugés disproportionnés pour les vols nocturnes (risque sur 30 % des emplois et vols de Delta Air Lines à Paris-CDG, perturbation du partenariat avec Air France) ;
- le rejet d'une modification des périodes nocturnes, notamment pour les compagnies effectuant des vols de long-courriers et de fret dont le modèle économique nécessite de voler pendant la période de nuit.

Pour plusieurs compagnies, une évaluation adéquate et pertinente de l'impact de ce changement de période nocturne devrait être réalisée avant de proposer des scénarios et d'entreprendre leur analyse coût-efficacité.

Pour la FNAM, l'IATA, ou encore le Medef de l'Est Parisien ainsi que d'autres acteurs du domaine aéronautique, imposer des restrictions d'exploitation basées sur des niveaux de certification acoustique pour lesquels aucune solution technique n'existe actuellement sur le marché reviendrait, de fait, à condamner cette activité sur la plateforme et, par extension, **à fragiliser l'ensemble du fret aérien en France**. Les opérateurs de fret aérien se retrouveraient confrontés à des exigences sur lesquelles ils n'ont aucune prise, subissant des contraintes sans pouvoir agir sur les causes structurelles. Une telle approche risquerait selon eux non seulement de pénaliser un secteur stratégique pour l'économie nationale, mais aussi de décourager les investissements essentiels à la compétitivité de la France dans le transport de marchandises à haute valeur ajoutée.

En effet, l'hypothèse d'interdire les avions avec une marge acoustique cumulée < 17 EPNdB (visant les chapitres 3 et 4) est jugée irréaliste et disruptive, équivalant à exclure 80 % de la flotte passagers et 100 % du fret, ne laissant que les appareils certifiés selon le chapitre 14. Cette proposition méconnaît les limites technologiques actuelles : le bruit des avions (moteurs et aérodynamique) atteint déjà un optimum avec une marge acoustique cumulée de 17 EPNdB pour certains modèles récents, et reste insoluble pour le cargo et les long-courriers (ex. : absence de remplacement prévu pour les B737F, retard du A350F jusqu'en 2027). La prochaine avancée (chapitre 16 OACI, -30 % de bruit d'ici 2034) ne justifie pas des restrictions anticipées déconnectées des réalités industrielles (délais de



certification, pénuries de nouveaux appareils). Associer *marge acoustique cumulée* et *niveau de bruit certifié* dans les scénarios représenterait dès lors une « *double peine* » incohérente, reflétant une méconnaissance des enjeux techniques et économiques (risque de perturbations majeures pour les emplois, le fret et le tourisme). Cette approche questionne l'équilibre de la consultation, en promouvant des solutions inapplicables avant 2030.

À noter que pour le G.A.R.E, les niveaux sonores utilisés pour la certification des avions ne reflètent pas toujours les niveaux réels mesurés lors des survols. De plus, la marge acoustique cumulée en EPNdB inclut un correctif basé sur la masse maximale au décollage, ce qui peut conduire à des incohérences : un avion peu bruyant mais léger peut avoir une marge faible, tandis qu'un avion plus bruyant mais lourd peut bénéficier d'une marge élevée. Cela pourrait entraîner des restrictions injustifiées pour des avions peu bruyants et permettre l'exploitation d'avions plus bruyants. Pour une meilleure représentativité, **il est proposé d'utiliser les données mesurées par le laboratoire ADP, qui fournissent les niveaux sonores moyens en LAeq pour chaque type d'avion, en fonction des survols et des opérations à Paris-CDG.**

Enfin, certains contributeurs considèrent qu'un « **système de quotas limités pour les dépassements exceptionnels maintiendrait la flexibilité opérationnelle nécessaire** » à la gestion des aléas indépendants des transporteurs aériens tout en garantissant une trajectoire d'amélioration continue et le respect des objectifs globaux.

#### Restrictions portant sur les niveaux de bruit certifiés à l'approche [comprise entre 104,5 et 97 EPNdB] et plages horaires d'application

186 contributeurs se sont exprimés sur cette mesure.

À nouveau, une grande part des participants (environ 41 %, essentiellement des riverains mais aussi quelques élus, dont par exemple la commune de Compans ou encore des associations telles que le CIRENA (Collectif Inter-associatif du Refus des Nuisances Aériennes dans le Nord-Ouest francilien) plébiscite les préconisations de l'ADVOCNAR souhaitant que soit mise en place une restriction sur les avions de niveau de bruit certifié à l'approche « **de 95,5 EPNdB** » « **sur la nuit et la journée** », « **dès 2025** », « *puis [d']intensifier la restriction au fil des années* », c'est-à-dire à un niveau plus bas que ce qui est proposé dans le cadre de la consultation.

D'autres contributeurs (environ 15 %), dont l'association nationale d'élus Ville et Aéroport par exemple, préconisent plutôt « *une trajectoire de réduction progressive, mais ambitieuse* » avec un objectif de **97 EPNdB à horizon 2030** nécessitant « *l'adoption généralisée des dernières innovations en matière de conception aérodynamique et de motorisation* ». Pour l'atteindre, certains recommandent d'établir un seuil à **102 EPNdB en 2026**, « *atteignable avec les technologies actuelles* ». Un participant précise que « *les dernières innovations en matière de trains d'atterrissage carénés et de dispositifs hypersustentateurs optimisés permettent déjà d'atteindre ces niveaux* ».

Cette restriction échelonnée des niveaux de bruit certifiés à l'approche devrait selon eux **s'accompagner d'un mécanisme incitatif ou d'un « bonus »**, « *récompensant les performances acoustiques exceptionnelles* » des appareils les plus performants. Cela faciliterait la transition vers des flottes moins bruyantes pour les compagnies aériennes.

Le conseil municipal de la ville de Mitry-Mory préconise également un seuil à 97 EPNdB mais cette fois « *à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2026 pour aboutir à la généralisation de cette interdiction sur l'ensemble de la journée à échéance 2031* ».

*A contrario*, plusieurs compagnies aériennes et autres acteurs économiques ou organisations se disent à nouveau **défavorables à des limites de niveaux de bruit à l'approche, ainsi qu'à la modification des périodes nocturnes pour l'application de restrictions**. Elles estiment de façon générale que de telles mesures « *n'accéléreront pas le processus de renouvellement de la flotte* ». Un certain nombre de ces acteurs, notamment, Finnair, Air Canada, KM Malta Airlines Limited, Middle East Airlines Air Liban (MEA), Oman Air, LOT Polish Airlines, Air Transat, l'IATA, le SYCAFF (Syndicat des compagnies aériennes de fret en France), l'European Express Association et l'Union Française de l'Express, indiquent qu'il s'agirait de « **conserver les limites actuelles des niveaux de bruit certifiés [...] c'est-à-dire une limitation des niveaux de bruit certifiés à l'approche à 104,5 EPNdB** », « **en cœur de nuit uniquement** » (00h30 à 05h30).

Ces acteurs précisent toutefois pour la plupart que « *si le Préfet insiste pour introduire des limites de niveau sonore plus strictes aux fins de l'exécution des scénarios, une limitation des niveaux de bruit certifiés à l'approche pourrait être proposée à 103,5 EPNdB en cœur de nuit (00h30 à 05h30) et en cœur de nuit uniquement, en tenant compte de l'article 8.4 du règlement UE 598/2014 concernant le taux annuel de réduction du nombre de mouvements d'aéronefs marginalement conformes des opérateurs concernés à l'aéroport CDG* ». Cette limitation est par ailleurs proposée pour certains « *uniquement aux fins de la présente consultation et pour fournir des critères pour les scénarios de restriction* » ; cela ne devant donc « *pas être interprété comme [une] approbation d'une modification de la limite actuelle des niveaux de bruit certifiés à l'approche* ».

Ils sont rejoints dans cet argumentaire par d'autres parties prenantes mais aussi une partie du grand public (portant le total à environ 26 % des répondants) en faveur de la préservation du système économique de l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle, préférant également l'application d'une restriction portant sur un niveau de bruit certifié à l'approche de **103,5 EPNdB en cœur de nuit (00h30 à 5h30)**. Parmi ces parties prenantes : DHL EXPRESS, Fedex, Vietnam Airlines, Korean Air, British Airways, Airlines for America, IBERIA - Slots Manager, ASL Airlines, Vueling Airlines, Board of Airlines Representatives (BAR France), AOC (Airline Operators Committee), la FNAM ou encore l'association Roissy Entreprises, le MEDEF de l'Est Parisien, le MEDEF de Seine-et-Marne, la CCI de Seine-Saint-Denis, la CCI du Val-de-Marne et la CCI Paris Île-de-France. Plusieurs rappellent que « *si l'objectif est d'exiger que toutes les compagnies aériennes utilisent un aéronef respectant certains critères, les politiques doivent être définies avec une mise en œuvre progressive d'ici 2030, en tenant compte des éléments mentionnés ci-dessus.* »

Dans la même lignée, DHL souligne qu'un seuil plus restrictif « *pénaliserait d'une part les gros porteurs qui présentent une bonne marge de bruit cumulée (EPNdB), mais qui, en raison de leur taille, ne peuvent respecter les niveaux de bruit certifiés proposés pour l'approche* », « *d'autant plus que les mesures déjà élaborées dans le cadre des piliers 1 à 3 ne sont pas encore épuisées* ».

Au sujet de la plage horaire, ces acteurs précisent également qu'« *une évaluation adéquate et significative de l'impact du changement de la période de nuit devrait être effectuée avant de proposer les scénarios et d'entreprendre leur analyse coût-efficacité* ». Le Medef Seine-et-Marne souligne qu'aucune restriction ne pourrait concerner les vols de jour : « *toute tentative d'aller au-delà de ces mesures compromettrait directement la compétitivité de CDG et l'attractivité du territoire* ».

Une autre part de contributeurs (environ 15 %) plébiscite un **niveau de bruit certifié à l'approche de 103 EPNdB entre 0h30 et 5h30**, dont Air France qui précise que la mesure devrait s'appliquer « *à partir de 2030* ». De façon générale, ce groupe de contributeurs juge que ces propositions seraient « *parmi les plus exigeantes observées sur les aéroports européens comparables* » et permettront à Paris-CDG de demeurer un leader en matière de réduction des nuisances sonores. Des engagements au-delà de ces seuils entraînerait un déséquilibre entre la réduction des nuisances sonores – nécessaire – pour les riverains et les apports socio-économiques des activités aériennes de Paris-CDG qui génèrent directement et indirectement des centaines de milliers d'emplois.

Autres propositions de restriction mentionnées dans le cadre de cette consultation :

- Bruit certifié à l'approche de 101 EPNdB entre 0h30 et 5h30 : Emirates estime que cette limite pratique « *permet à une plus large gamme de types d'avions de respecter la réglementation tout en contribuant aux objectifs de réduction du bruit.* »
- Bruit certifié à l'approche de 100 EPNdB : deux contributeurs y sont favorables, estimant qu'« *un abaissement excessif du seuil de bruit certifié, [...] risquerait d'exclure des avions récents qui sont pourtant bien plus performants que ceux utilisés il y a 10 an* ».
- Bruit certifié à l'approche de 99 EPNdB : plébiscité par un participant.

#### Restrictions portant sur les niveaux de bruit certifiés en survol [comprise entre 99 et 90 EPNdB] et plages horaires d'application

185 contributeurs se sont exprimés sur cette mesure.

Les préconisations de l'ADVOCNAR, relayées par une grande part de répondants (environ 51 % dont l'association nationale d'élus Ville et Aéroport, la commune de Compans ou encore le CPTG), portent sur la mise en place d'une « *restriction sur les avions de niveau de bruit certifié en survol au maximum de 90 EPNdB sur la nuit et la journée dès 2025* », soit la mesure la plus prohibitive, avec une intensification de la restriction au fil des années.

À nouveau, le conseil municipal de la ville de Mitry-Mory suggère l'application d'un objectif de 90 EPNdB « à partir du **1<sup>er</sup> janvier 2026** entre 22h et 6h pour aboutir à la généralisation de cette interdiction sur l'ensemble de la journée à échéance 2031. »

D'autres contributeurs estiment plutôt **qu'un objectif de 90 EPNdB à l'horizon 2030** s'inscrirait dans « une démarche volontariste de protection des populations ». Cette échéance « représente un défi technologique important mais réalisable », notamment du fait des progrès récents dans la conception des moteurs, avec par exemple « l'augmentation des taux de dilution et l'optimisation des nacelles ». Ils recommandent la mise en place **d'étapes intermédiaires avec deux paliers de réduction** « [permettant] aux opérateurs d'anticiper ces évolutions et d'adapter leurs investissements en conséquence » :

- **2026 – abaissement à 96 EPNdB** : ce premier palier permettrait « une transition progressive pour les compagnies aériennes tout en apportant une amélioration significative pour les riverains ». Ce seuil serait déjà atteignable par la majorité des avions de nouvelle génération comme l'A320neo ou le B787 ;
- **2028 – abaissement à 94 EPNdB** : ce second palier représenterait « une amélioration substantielle par rapport à la situation actuelle ». Ce seuil serait compatible avec les performances des appareils les plus récents et encouragerait fortement le renouvellement des flottes.

Certains participants précisent également les modalités souhaitables concernant **la plage horaire** et proposent une application différenciée selon les périodes :

- période nocturne élargie (22h-06h) :
  - application des seuils avec possibilité de dérogations limitées ;
  - système de quotas pour les dépassements exceptionnels ;
  - surcoût significatif pour les dépassements autorisés ;
- période diurne (06h-22h) :
  - maintien des restrictions actuelles ;
  - incitations financières pour les appareils respectant les nouveaux seuils ;
  - monitoring renforcé des performances acoustiques.

Environ 24 % des répondants à cette question plébiscitent plutôt le seuil **de 98 EPNdB**.

De la même façon que pour les restrictions portant sur les niveaux de bruit certifiés en approche, Airlines for America, Air Canada, Air Transat, le BAR France, DHL Express, l'EEA, Finnair, l'IATA, Iberia, KM Malta Airlines Limited, LOT Polish Airlines, Middle East Airlines Air Liban (MEA), Oman Air, le SYCAFF, l'UFEX, Vueling Airlines proposent de maintenir la **limitation des niveaux de bruit certifiés en survol à 99 EPNdB en cœur de nuit uniquement (00h00 à 05h00)**. Ils précisent à nouveau que « si le Préfet insiste pour introduire des limites de niveau sonore plus strictes aux fins de l'exécution des scénarios, **une limitation des niveaux de bruit certifiés en survol pourrait être proposée à 98 EPNdB en cœur de nuit (00h00 à 05h00) et en cœur de nuit uniquement**, compte tenu de l'article 8.4 du Règlement UE 598/2014 relatif au taux annuel de réduction du nombre de mouvements d'aéronefs marginalement conformes des opérateurs concernés à l'aéroport CDG ». Ils rappellent que cette proposition est émise « uniquement aux fins de la présente consultation et pour fournir des critères pour les scénarios de restriction [...] cela ne [devant] pas être interprété comme [une] approbation d'une modification de la limite actuelle des niveaux de bruit certifiés en survol ».

L'association Roissy Entreprises, la FNAM, le Medef de l'Est Parisien, le Medef de Seine-et-Marne, ASL Airlines France soutiennent les mêmes propositions et confirment à leur tour qu'elles « visent à encadrer les scénarios de restriction, mais elles ne doivent pas être interprétées comme un soutien à une modification définitive des seuils actuels ». En somme, il leur paraît primordial d'adopter une transition graduelle permettant aux compagnies aériennes d'anticiper ces évolutions sans mettre en péril leur viabilité économique. En particulier, « la disponibilité des nouveaux appareils conformes reste une problématique majeure qui doit être prise en compte dans la mise en œuvre des mesures ».

En écho, Aer Lingus, British Airways, Korean Air et Vietnam Airlines estiment également qu'une limitation du niveau de bruit certifié **en survol à 98 EPNdB pourrait être étudiée en cœur de nuit**, afin de concilier les préoccupations environnementales et les besoins du secteur aérien. Pour FedEx, « il

*convient encore de rappeler que ces mesures placeraient Paris-CDG comme l'un des grands aéroports européens les plus ambitieux pour les limitations acoustiques d'avions la nuit » et que « cette approche garantirait une limitation des impacts sur l'activité aérienne tout en respectant les objectifs de réduction du bruit ».*

L'AOC souligne que des restrictions plus contraignantes que celles proposées ci-dessus auraient pour conséquence « *la disparition de services aériens assurés par des compagnies n'ayant pas pu renouveler leur flotte, faute de disponibilité sur le marché d'appareils en conformité* ». La CCIR, la CCI du Val-de-Marne, et la CCI de Seine-Saint-Denis estiment nécessaire de bien prendre en compte la réduction actuelle des nuisances sonores et appliquer des mesures « au juste nécessaire » pour ne pas affaiblir les retombées économiques et sociales de l'aéroport Paris-CDG, « *qui plus est à l'aube de sa modernisation décarbonée et intermodale à horizon 2035 puis 2050* ». Quelques autres contributeurs rejoignent ces propos et estiment qu'il s'agit non pas d'instaurer de nouvelles limitations « *inutiles* », mais d'encourager « *la mise en place de solutions alternatives qui permettent d'allier compétitivité et respect de l'environnement* ». Abaisser le seuil actuel « *pénaliserait des avions pourtant récents qui sont déjà optimisés pour le bruit sans que cela soit réellement perceptible pour les habitants survolés* » selon un contributeur.

Une autre part modérée de participants (environ 17 %), dont Air France ou Emirates, préconisent une nouvelle limite à **96 EPNdB entre minuit et 5h**. Air France précise que cette révision pourrait débuter « *à partir de 2030* ». Ici encore, « *CDG rejoindrait alors les aéroports européens les plus exigeants sur ce critère : Madrid, Zurich et Genève* ». Aller au-delà risquerait cependant de fragiliser l'activité économique de l'aéroport, « *impactant directement les compagnies, les sous-traitants et tous les emplois qui y sont liés*. »

À noter que les compagnies Delta Air Lines et JetBlue se disent défavorables **voire opposés à l'introduction de nouvelles limites de bruit en survol** (*et en approche*) et ne proposent dès lors pas de nouveau seuil. Delta Air Lines souhaite rappeler que « *tout ajustement des niveaux de bruit doit être conforme aux lignes directrices adoptées par les normes de certification internationales du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) de l'OACI et s'oppose à la restriction des opérations aériennes en l'absence de conformité avec le règlement européen 598/2014 de la procédure d'approche équilibrée* ».

Pour un participant toutefois, la limite actuelle pour les survols pendant le cœur de nuit, « *ne permet pas d'atteindre les objectifs ambitieux de réduction des nuisances sonores, notamment la diminution de 50 % de la population fortement perturbée dans son sommeil (indice HSD50)* ». Ce seuil aurait en effet été établi dans un contexte technologique aujourd'hui caduque et mériterait d'être actualisé « *pour refléter les progrès de l'industrie aéronautique* ».

Autres propositions de restriction mentionnées dans le cadre de cette consultation :

- bruit certifié en survol de 95 EPNdB : plébiscité par un participant. Un autre ajoute qu'une baisse drastique sous 95 EPNdB poserait un problème technique, « *car même les avions de dernière génération ne peuvent atteindre de tels niveaux en toutes circonstances* » ;
- bruit certifié en survol de 97 EPNdB, de 0h00 à 6h00 : demandé par un participant.

# 04 Les modalités de consultation du public

## La consultation du public sur la plateforme

73 contributions ont porté sur cette thématique.

### Une consultation jugée trop technique et inaccessible

La majorité des participants et associations souligne la complexité des documents mis à disposition et des questions posées, les jugeant rédigés dans un « *langage réservé aux experts* » voire « *totalement inaccessible* » et contenant des « *notions trop techniques* », comme la « *marge acoustique cumulée* » en EPNdB ou encore les classifications des avions selon leurs niveaux de bruit. Ces notions sont « *certes réglementaires, mais incompréhensibles pour la plupart des riverains qui sont généralement non-initiés en la matière.* » L'ADVOCNAR et les associations du groupe G.A.R.E ont pointé un manque d'explications claires sur les mesures envisagées et leurs impacts réels sur les populations riveraines. Ces incompréhensions remettent en question la portée même de la consultation, certains estimant qu'un public non expert ne peut pas répondre en toute connaissance de cause à des questions aussi complexes et que cela « *aggrave un rapport de force déjà totalement déséquilibré entre les acteurs aéroportuaires et les riverains* ».

Des participants demandent une simplification du langage employé et la mise à disposition de documents pédagogiques expliquant les enjeux de manière accessible, pour que cette consultation puisse être un véritable outil de participation citoyenne.

Un participant souhaite une étude d'impact « *transparente* » qui prenne « *en compte les préoccupations des résidents* » et les implique « *activement dans la recherche de solutions* ».

### Un manque de communication

Un autre point soulevé par de nombreux élus et associations concerne le manque de communication autour de cette consultation. Plusieurs municipalités ont dénoncé une diffusion insuffisante de l'information, ce qui a limité la participation du grand public. Certains ont même découvert l'existence de cette consultation par le bouche-à-oreille ou via des publications isolées sur les réseaux sociaux. Quelques participants déplorent un mauvais fonctionnement du site internet pour enregistrer leurs avis. Toutefois, la mise à disposition des documents sur le site de la Préfecture est appréciée.

Le Conseil municipal de Mitry-Mory a regretté le faible effort de publicité, alors que 1,4 million de riverains sont concernés par les nuisances sonores de Paris-Charles-de-Gaulle.

### Une consultation jugée biaisée

De nombreuses critiques ont également porté sur l'orientation de la consultation. Plusieurs contributeurs, dont des associations et compagnies aériennes (Vietnam Airlines, Finnair, Aer Lingus, Air Canada, KM Malta Airlines Limited, Belgian Air Transport Association, Association du transport aérien international, Middle East Airlines Air Liban, Oman Air, LOT Polish Airlines, Air Transat, Thai Airways International, JetBlue), ont dénoncé une méthodologie qui semblerait verrouillée, limitant « *l'engagement réel des parties prenantes* » avec des « *objectifs préétablis* », menant « *à des résultats injustes et discriminatoires* » et ne laissant pas de place à un véritable débat sur la réduction du trafic aérien. « *Un cadre de réponse plus ouvert* » aurait été souhaitable.

Certains contributeurs regrettent que le rapport du préfet du Val-d'Oise exclue d'emblée toute discussion sur une possible limitation des vols, de jour comme de nuit, en se concentrant uniquement sur la restriction des avions les plus bruyants d'ici 2030. Or, selon l'Association nationale d'élus Ville et Aéroport, l'enjeu principal de cette EIAE aurait dû être la régulation du trafic lui-même, et non seulement « *l'amélioration des performances acoustiques des avions* ».

Certains participants sont allés jusqu'à qualifier cette consultation de « *mascarade* » ou d'« *enquête bidon* », pointant une démarche qui semble davantage destinée à justifier des décisions déjà prises qu'à réellement prendre en compte l'avis des citoyens. Le MEDEF de l'Est Parisien a exprimé des doutes sur l'objectivité des modalités de consultation, qui pourraient conduire à des résultats biaisés.

Enfin, la question de la santé publique, pourtant au cœur des préoccupations des riverains, semble largement absente du débat pour plusieurs participants. Les associations environnementales, comme FNE Val-d'Oise, regrettent que les impacts sanitaires des nuisances sonores ne soient pas suffisamment pris en compte, alors que plusieurs directives européennes (notamment la directive 2020/367) mettent en avant ces enjeux.

Enfin, une contribution souligne que les riverains ont le sentiment de ne pas être entendus dans ce processus.

#### Une consultation appréciée par certains acteurs et participants

IBERIA - Slots Manager et Vueling Airlines apprécient « *l'opportunité de contribuer à ce processus de consultation* », souhaitant « *une participation ouverte et constructive avant toute prise de décisions clés* ».

Deux participants saluent cette consultation qui « *permet à tout le monde de participer* » et donne aux élus « *une vision d'ensemble des paramètres à considérer* ».

#### Cadre de la concertation

Certains estiment que le choix de l'hiver pour organiser cette consultation fausse la perception des nuisances sonores, les fenêtres étant généralement fermées à cette période.

Un participant rappelle que cette « *consultation est ouverte à toute personne sans limitation de résidence* », un choix selon lui « *surprenant* » puisque l'étude « *porte justement sur un territoire particulier* ».

#### Des attentes fortes pour une concertation réelle

De nombreux citoyens et associations réclament une consultation plus transparente et inclusive. Plusieurs contributions insistent sur la nécessité d'une véritable prise en compte des préoccupations des riverains dans les décisions concernant le trafic aérien. Pour beaucoup, la consultation publique ne doit pas être une simple formalité administrative, mais un véritable outil démocratique permettant d'aboutir à des mesures équilibrées entre développement économique et protection de la qualité de vie des habitants.

Delta Air Lines demande « *la copie intégrale de la projection du scénario pour l'année 2030 et tous les rapports, études ou documents pertinents* » ayant abouti aux chiffres indiqués dans le rapport principal.

#### La concertation du territoire et des parties prenantes pour l'élaboration de l'EIAE

Ce thème est abordé dans 11 contributions.

Un contributeur demande qu'une « *synthèse des revendications* » formulées par les associations de défense des populations victimes des nuisances aériennes soit réalisée par les « *préfets et autres décideurs politiques* ».

L'ADVOCNAR et le groupe G.A.R.E. dénoncent un manque de transparence et de concertation dans la conduite de l'EIAE. Selon eux, les parties prenantes ont été auditionnées « *séparément* », les « *comptes-rendus n'ont pas été partagés* » et le calendrier initial n'a pas été respecté. Ils regrettent également que des réunions de concertation aient été promises mais non tenues et que les compagnies aériennes aient été « *réauditionnées en 2024* » sans que la même démarche ne soit menée auprès des associations. Le groupe G.A.R.E. regrette que le préfet ait éliminé « *d'office (...) le plafonnement du nombre de mouvements d'avions annuel et la mise en place d'un couvre-feu* », qui étaient des « *demandes (...) des associations et des élus représentant les populations riveraines impactées* ».

Plusieurs contributions, notamment celles du CAGR (Club des Acteurs du Grand Roissy), du MEDEF et de groupes du secteur aérien, soulignent l'importance d'une concertation élargie, « *avec l'ensemble des acteurs économiques territoriaux* ». Le MEDEF de l'Est Parisien estime que « *les parties prenantes intéressées (...) n'ont pas véritablement été associées au débat* ».

Des acteurs économiques, comme la Chambre de commerce de Seine-Saint-Denis et le Groupe 3S Alyzia, appellent à la poursuite de la concertation et la mise en place de nouveaux « *groupes de travail entre exploitants, opérateurs et services de la navigation aérienne* » afin d'améliorer la planification des vols. Airlines for America se félicite de la volonté du préfet de suivre l'approche équilibrée et salue « *sa transparence et son engagement avec les parties prenantes du secteur de l'aviation* », se réjouissant « *à l'idée de continuer à travailler avec le Préfet par le biais de cette consultation et des consultations ultérieures* ». La compagnie s'inquiète néanmoins de certaines lacunes dans l'étude d'impact, souhaitant poursuivre le dialogue « *pour assurer une meilleure compatibilité entre les activités aéronautiques et les zones résidentielles* ».

Enfin, un contributeur juge « *surprenant* » qu'aucun calendrier n'ait été fixé en concertation avec les parties prenantes pour déterminer les « *performances environnementales minimales des aéronefs autorisés à opérer* », et un autre se dit « *déçu* » des réponses reçues de la préfecture.

## **Les suites de la démarche**

3 contributions traitent de ce sujet. La mairie de Maurecourt insiste sur la nécessité de mobiliser tous les moyens disponibles pour protéger les habitants des nuisances et « *appelle à une mobilisation collective* ». Des contributeurs soulignent l'importance d'un suivi régulier des mesures mises en place, avec des bilans permettant de « *s'assurer de leur efficacité* » et de prévoir « *une information claire et accessible aux citoyens* ». Les associations du groupe G.A.R.E. rappellent les exigences du règlement (UE) n° 598/2014 et demandent des engagements concrets : un objectif « *ambitieux* » de réduction du bruit, l'examen de « *scénarios contrastés* » intégrant « *les propositions des parties prenantes, et non pas seulement celles des compagnies aériennes* », ainsi que la réalisation d'analyses coût-efficacité et coût-bénéfice. Elles insistent également sur la nécessité d'une concertation transparente et structurée avec « *des points d'étape entre les parties prenantes et le cabinet CGX AERO sous l'égide du Préfet* », à l'image des démarches menées pour d'autres aéroports, afin de garantir une réponse proportionnée aux enjeux sanitaires et environnementaux.

# 05 Les mesures non portées à la consultation

1 727 contributions portent sur des sujets n'entrant pas dans le périmètre de la présente consultation.

## Les autres propositions pour un renforcement des règles de protection contre les nuisances

1 269 expressions portent sur des propositions complémentaires de réduction des nuisances. Une très large majorité de ces contributions reprennent les préconisations de l'ADVOCNAR concernant le plafonnement du nombre de vols ou encore le renforcement du couvre-feu.

### Réduction ou modification de l'activité de l'aéroport

- plafonnement du nombre de vols à 440 000 mouvements par an ;
- plafonnement des vols nocturnes à 30 000 mouvements d'avions entre 22 heures et 6 heures en 2025 puis une réduction progressive des vols de nuit pour un couvre-feu, certains précisant « en 2031 » ;
- plafonnement du trafic à 500 000 mouvements annuels (niveau de 2019) ou une réduction de 15 % (429 114 mouvements) pour aligner les trajectoires sur la neutralité carbone 2050, selon les recommandations de l'ADEME ;
- couvre-feu total entre 22h et 06h ;
- répartition des créneaux de vol : une meilleure distribution des vols sur la journée, sous la supervision d'une autorité indépendante ;
- allègement du trafic de Paris-Charles-de-Gaulle pour mieux le répartir sur les autres aéroports du territoire, notamment Orly ;
- déroutage partiel ou total du fret vers des zones moins densément peuplées, comme l'aéroport de Vatry ou d'autres régions françaises ;
- interdiction de certains types de vols comme le fret ou les jets privés ;
- interdiction des vols « touristiques » sur le créneau horaire entre minuit et 05h ;
- suppression des créneaux pour les destinations desservies en train comme « Paris-Nantes » ou « Paris-Bordeaux » ou encore suppression des vols intérieurs et vols courts, remplacement des vols en métropoles et les vols courts (vers les pays frontaliers) par le train quand ce dernier permet d'effectuer le voyage en moins de 4h ;
- arrêt définitif des discussions sur l'extension de l'aéroport et de la création d'un terminal 4.

### Mesures financières

- création de nouvelles taxations : taxe sur le kérozène, « taxe environnementale » aux compagnies aériennes, taxe de solidarité sur les billets ;
- renforcement des contrôles et sanctions : les avions ne respectant pas les hauteurs de vol ou abaissant leur train d'atterrissage trop tôt seraient soumis à des pénalités systématiques et dissuasives ;
- mise en place d'une fiscalité écologique spécifique visant les avions ne respectant pas les normes acoustiques ;
- taxation renforcée des avions bruyants pour inciter les compagnies aériennes à accélérer le renouvellement de leur flotte ;
- taxation de compagnies étrangères pour permettre à l'État de subventionner Air France pour que cette compagnie convertisse des A320 en A320neo ;
- pleine exploitation des gains possibles et imputables aux réductions du bruit à la source à travers l'accélération échelonnée du renouvellement des flottes des opérateurs sur ces plateformes qui devrait bénéficier de dispositifs de soutien de la part de l'État



- mise en place de mesures de compensations financières fortes auprès des territoires impactés par les nuisances (généralisation et facilitation des aides à l'insonorisation pour l'ensemble des logements et des équipements d'enseignement, aides au tissu économique local des TPE-PME, réduction des taxes foncières des municipalités subissant les nuisances sonores...) ;
- rachat des logements trop exposés au bruit par l'État ;
- utilisation « *plus efficace* » des taxes existantes pour financer des solutions techniques (« *l'insonorisation des logements les plus exposés* », « *le déploiement des technologies modernes comme le PBN to Final et les RNP AR* ») ;
- accélération, simplification et renforcement du dispositif d'aide à l'insonorisation des logements avec l'évaluation des dispositifs existants, la promotion des experts certifiés RGE (Reconnu Garant de l'Environnement), l'intégration des dispositifs existants comme « *Val d'Oise Rénov* » et l'adaptation des aides avec la TNSA.

#### Focus sur la Taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA)

- Révision des modalités d'utilisation de la TNSA dont l'objet est l'insonorisation des logements les plus exposés à travers de l'augmentation de la prise en charge à hauteur de 100 % du coût réel des travaux permettant l'inclusion des ménages les plus fragiles ainsi que l'élargissement des conditions d'éligibilité à ces aides. « *Depuis 2005, 900 millions d'euros ont été collectés auprès des compagnies aériennes en France, permettant l'insonorisation de 100 000 logements. Cependant, une part importante des fonds reste inutilisée, notamment à CDG, où les taxes TNSA collectées ont représenté 75 millions d'euros en 2024. En utilisant la TNSA plus efficacement, il est possible d'optimiser stratégiquement l'allocation des fonds afin de maximiser le nombre de logements insonorisés près de CDG et d'atténuer de manière démontrable l'impact du bruit sur les résidents locaux.* » Cette proposition est plébiscitée par de nombreuses parties prenantes (compagnies aériennes, organismes publics, acteurs du fret...).
- Modification législative permettant de pouvoir de nouveau présenter au dispositif d'aide à l'insonorisation, les logements qui ont fait l'objet de cette aide au début du dispositif (1993).

#### Études, évaluations et textes réglementaires

- réalisation d'une étude sur la pollution engendrée par le trafic aérien ;
- transparence sur les vols nocturnes avec la publication des vols autorisés en cœur de nuit pour une meilleure information des riverains ;
- mieux corrélér le niveau de bruit mesuré avec la gêne réelle ;
- mise en place d'indicateurs précis pour mesurer l'impact des restrictions sur la qualité du sommeil, le stress, et les maladies cardiovasculaires, ainsi que sur l'évolution du trafic et des niveaux sonores (HA55, HSD50...) ;
- l'utilisation de nouvelles valeurs limites de Lden45 et Lnight40, recommandées par l'OMS, pour la réalisation des différents documents (carte stratégique de bruit, plan de gêne sonore, plan d'exposition au bruit) ;
- mise en révision du plan de gêne sonore (PGS) datant de 2013 et modification législative des limites du PGS afin qu'elles correspondent aux courbes du PEB ;
- loi interdisant tous les vols aériens au-dessus des zones habitées de 23h à 6h30 et à basse altitude le jour ;
- définition d'objectifs précis de réduction de l'empreinte sonore sur le fondement d'une observation scientifique ainsi que l'inscription de ces objectifs dans les prochains plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) ;
- développement des droits au délaissement et à la revente pour les riverains ;
- évaluations annuelles pour comparer les impacts projetés aux effets réels sur le terrain.

#### Formations, communication, participation

- organisation d'un débat public sur le développement aéroportuaire en France, incluant la relocalisation partielle du trafic de Paris-CDG vers des plateformes secondaires comme Vatry, qui pourrait être mieux connectée aux aéroports parisiens via le TGV Est ;
- mise en place de nouveaux groupes de travail pour optimiser la planification et la programmation des vols ;
- mise en place d'un comité de suivi des vols de nuit par saison aéronautique, comme à Toulouse-Blagnac ;
- mise en place de programmes de sensibilisation et de formation pour les équipages ;
- incitation à améliorer le taux de remplissage des appareils : « *par exemple passer de 80 % à 90 % permet d'augmenter le nombre de passagers de 9 millions sans augmenter le nombre de mouvements* » ;
- implication des riverains dans les décisions et communication plus efficace sur l'évolution des mesures ;
- campagnes d'information en direction des populations pour inciter à moins prendre l'avion et supprimer les trajets courts ;
- régulation de la publicité.

#### Autres propositions

- arrêt de l'accroissement démographique pour les communes en zone du plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aéroport ;
- création d'écrans arborés autour de l'aéroport ;
- stabilisation de la flotte mondiale d'avions grâce à un cadastre international ;
- modernisation des plateformes aéroportuaires par l'électrification des engins de piste ou la gestion énergétique des tarmacs ;
- renouvellement ciblé des flottes cargo (déploiement de l'A350F, conversion « *pax-to-freighter* ») ;
- déploiement accéléré du SAF (carburant d'aviation durable), permettant une réduction immédiate de 80 % des émissions sans modification des infrastructures ;
- limitation de la vitesse des avions à 600 km/h pour réduire les traînées de condensation et décourager les courts séjours ;
- installation de capteurs supplémentaires de qualité de l'air aux abords de l'aéroport pour permettre une adaptation en temps réel des procédures de roulage, en fonction des niveaux de pollution et des nuisances enregistrées ;
- mise en place d'une carte carbone individuelle avec un crédit dégressif dans le temps.

## **Les nuisances générales liées à l'aéroport**

444 expressions abordent les nuisances sonores entraînées par les survols fréquents et leur impact sur la vie quotidienne des riverains.

La gêne sonore est particulièrement marquée la nuit : plusieurs contributeurs rapportent être régulièrement réveillés par les avions. En journée, d'autres décrivent un bruit « *assourdissant* » et un « *grondement* » rendant impossible l'ouverture des fenêtres en été ou la jouissance des espaces extérieurs. La fréquence des avions est également source de nuisance, certains déplorant qu'il n'y ait parfois « *même pas 30 secondes de répit entre deux passages* », et ce pendant « *plusieurs heures* ». Plusieurs demandent un couvre-feu la nuit, précisant que c'est « *incroyable* » qu'il y en ait un à Orly mais pas à CDG.

De nombreux témoignages signalent une augmentation du nombre de vols et une fréquence accrue des rotations, notamment « *à basse altitude* ». Plusieurs participants demandent que les avions ne sortent pas leur train d'atterrissage lors du survol des habitations, une « *infraction* » souvent relevée et aggravant les nuisances sonores. Ces nuisances touchent aussi bien les communes proches de l'aéroport, comme Saint-Leu-la-Forêt, que des communes situées à plusieurs dizaines de kilomètres, telles que Conflans-Sainte-Honorine, Sannois ou Bombon. Elles sont particulièrement ressenties sous les couloirs aériens du « *douplet nord* » et du « *douplet sud* ». Des participants précisent que ces nuisances sont présentes y compris dans les zones en dehors du plan de gêne sonore de l'aéroport. Dans les zones éloignées, certains habitants estiment que la présence de plusieurs aéroports,

notamment celui du Bourget, amplifie les désagréments. Un participant attribue les nuisances sonores à l'emplacement même de l'aéroport. Plusieurs soulignent que la période du Covid, avec la réduction du trafic aérien, avait permis une nette amélioration de leur cadre de vie.

Plusieurs personnes s'inquiètent des conséquences des particules et du bruit sur leur santé physique et psychique (causant notamment « *stress, anxiété, dépression* », affectant les « *capacités d'apprentissage* » chez les enfants et augmentant le risque de cancer et les « *risques cardiovasculaires* ») et témoignent de l'influence du trafic aérien sur la qualité de vie. Ils citent notamment l'étude conjointe Bruitparif et Airparif sur le cumul de ces effets. Des participants alertent également sur l'impact de l'aviation sur la biodiversité. Plusieurs contributeurs estiment important de comparer l'impact économique de l'aéroport de Roissy et les « *dépenses présentes et à venir liées à la dégradation de l'environnement et de la santé publique* ».

Face à ces nuisances, certains envisagent des solutions comme l'installation de double ou triple vitrage, bien que ce ne soit pas toujours « *suffisant* », voire un déménagement. Certains encore demandent « *le rachat des maisons pour ceux qui en font la demande* ». D'autres soulignent le besoin d'« *espaces refuges* », préservés du bruit aérien, comme des « *jardins* », « *parcs* » ou « *forêts* ».

Air France annonce réduire les nuisances sonores en renouvelant sa flotte avec des avions moins bruyants, en développant des procédures de vol plus silencieuses, en limitant les vols de nuit et en soutenant « *l'insonorisation des habitations autour de l'aéroport (...) à travers la TNSA payée par les compagnies aériennes* ».

Quelques contributeurs identifient des progrès techniques et les renouvellements des flottes d'avions permettant de « *faire baisser la gêne sonore* ». Ils évoquent aussi la notion de « *subjectivité* » et de « *ressenti personnel* » à propos du bruit, soulignant l'utilité d'une approche équilibrée qui oblige à une démarche rationnelle et séquencée pour traiter ce sujet.

Enfin, quelques témoignages mentionnent la « *pollution visuelle* » des avions, les odeurs de « *gasoil* », les « *dégazages* » réguliers ainsi que les nuisances engendrées par le trafic routier lié aux voyageurs, au personnel et au transport de marchandises.

Les associations du groupe G.A.R.E rappelle que « *les impacts sanitaires majeurs générés par l'aéroport de Roissy sont liés à de nombreuses erreurs d'aménagement du territoire* », exposant des zones densément peuplées à des nuisances sonores intenses, notamment en raison de sa proximité avec Le Bourget, de l'orientation des pistes et d'une urbanisation mal maîtrisée.

Un participant note une « *très nette amélioration des conditions de vie* » avec un bruit « *moindre qu'il y a plusieurs années* ».

## **Le respect des restrictions actuelles**

13 expressions portent sur le respect des restrictions actuelles.

Plusieurs témoignages, dont celui du président du conseil départemental de Seine-et-Marne, soulignent le non-respect des restrictions existantes, dénonçant des vols trop bruyants ou « *sur le cœur de nuit* », le non-respect des « *plafonds d'altitude légaux* » et des trajectoires prévues, « *un dépassement du plafonnement des mouvements nocturnes* » ou encore des sorties de train d'atterrissage trop précoces, certains parlant d'« *apparente impunité des compagnies aériennes* ». Ils questionnent l'utilité de « *prendre des mesures légales de limitation des nuisances si le contrôle de leur respect n'est pas assuré* ».

Les acteurs aéroportuaires comme ADP affirment quant à elles que des restrictions strictes existent depuis 2003, qu'un « *plafonnement interdisant la programmation de toute nouvelle rotation* » a été mis en place la nuit, et que cela a permis une réduction mesurable des nuisances sonores.