

DELIBERATION DU COLLEGE

Séance du 3 février 2021
N° 2021 / 5

Objet : Plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aéroport Paris - Orly pour la période 2018-2023

La directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement impose de réaliser des cartes de bruit et des plans d'actions (nommés par la France « plan de prévention du bruit dans l'environnement ») pour les grandes infrastructures de transport, dont les aéroports accueillant plus de 50 000 mouvements par an. Le plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aéroport Paris - Orly est en cours de concertation, une première version en a été présentée par l'administration lors de la commission consultative de l'environnement (CCE) du 26 janvier 2021. Le projet a fait l'objet de nombreuses observations des différentes parties prenantes et le préfet a indiqué qu'il serait repris par les services de l'Etat en vue de répondre davantage aux attentes des représentants des différentes parties concernées.

Le collège de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires a examiné au cours de sa séance plénière du 3 février 2021 le projet de PPBE dans sa version présentée à la commission consultative de l'environnement le 26 janvier 2021. Il relève que ce projet de plan d'actions est de qualité nettement supérieure au PPBE pour la période 2013-2018 approuvé le 14 mars 2013. Ce projet aurait dû être adopté avant le 18 juillet 2018.

Il présente une évaluation de l'impact acoustique de la plateforme au travers de l'analyse des cartes stratégique de bruit (CSB) pour la situation de référence (2016) et la situation long terme (2025). Des travaux ayant eu lieu au cours de l'année 2016, les trajectoires prises en compte pour la réalisation des CSB ne sont pas représentatives de la situation générale de la plateforme. Le nombre de personnes impactées par le bruit a été singulièrement important en 2016 ; en conséquence le nombre de personnes impactées dans la situation de référence apparaît plus important que le nombre de personnes impactées pour la situation long terme, même si aucune action n'est entreprise. Il serait souhaitable d'intégrer, au moins à titre d'information, les cartes de bruit de toutes les années suivantes, et de documenter l'impact du choix de l'année de référence sur les quantités de populations impactées.

Le projet présente l'évaluation des impacts sanitaires des populations exposées à $L_{den} > 55dB$ et $L_n > 50dB$ selon les prescriptions de la nouvelle annexe III de la directive 2002/49/CE modifiée par la directive 2020/367. Il est positif que ces éléments, dont la présentation n'est pas encore obligatoire, aient été intégrés. C'est le premier projet de PPBE examiné par l'Autorité de contrôle qui présente ces données.

Le rappel des actions engagées durant les périodes précédentes est utile. Il mériterait cependant d'être complété par une évaluation des résultats obtenus, a minima en comparant les cartes stratégiques de bruit des différentes échéances fixées par la directive européenne. Cela permettrait de valoriser les effets globaux des deux plans d'actions précédents.

Les actions présentées dans le projet de plan sont réparties par thématiques inspirées des axes de l'approche équilibrée de réduction du bruit aéroportuaire définis par l'Organisation internationale de l'aviation civile (OACI) et repris par l'Union européenne.

Les mesures visant à réduire le bruit à la source sont singulièrement peu nombreuses (2). La révision de l'arrêté du 12 septembre 2008 relatif à la classification acoustique des aéronefs prévue est devenue indispensable pour rendre plus pertinente la taxe sur les nuisances aériennes (TNSA), fonder correctement les restrictions d'exploitation des aéronefs les plus bruyants et permettre une modulation tarifaire favorisant l'utilisation d'avions plus performant acoustiquement.

Les mesures relatives à la gestion et au contrôle de la politique de planification des sols sont particulièrement nombreuses (10) et apparaissent globalement pertinentes. Elles sont cependant présentées de manière maladroite. Elles doivent être concertées avec les collectivités territoriales pour pouvoir être réalisées dans des délais maîtrisés dans la double préoccupation de conduire des actions opérationnelles permettant la rénovation des établissements scolaires, sanitaires et logements exposés d'une part ; et de ne pas augmenter les populations dans les zones exposées d'autre part. L'ACNUSA rappelle plusieurs de ses recommandations publiques :

1. Examen de la situation des personnes qui habitent dans la zone 1 du plan de gêne sonore.
2. Accélération de la mise en œuvre du programme d'insonorisation des bâtiments (établissements sanitaires et scolaires ; logements) de manière à avoir terminé ce programme avant 2028.
3. Recherche des synergies opérationnelles permettant de jumeler les travaux de rénovation énergétique avec les travaux d'insonorisation.
4. Evaluation régulière de la mise en œuvre des différentes dispositions du schéma directeur de l'Île de France concernant le grand territoire d'Orly.
5. Evaluation tous les cinq ans des différentes hypothèses qui sous-tendent le plan d'exposition au bruit
6. Rétablir d'une zone C du plan d'exposition au bruit de Paris - Orly permettant d'éviter d'accroître les populations vivant sous les trajectoires d'approche et de décollage et créer une zone D afin de permettre aux habitants actuels ou futurs de bénéficier de règles de construction adaptées à leur localisation. Il s'agit d'une sde créer une zone C conforme aux règles générales (la zone C du PEB de Paris Orly établie en 1975 est aujourd'hui inadaptée) pour ne pas laisser de nouvelles population s'installer là où le bruit expose à un risque sanitaire, et de créer une zone D de manière à ce que les populations venant s'installer à une certaine distance de l'aéroport soient informées des normes applicables aux constructions neuves ou en réhabilitation pour assurer une isolation acoustique appropriée.

La mise en œuvre de ces recommandations pourrait être utilement complétée par une évaluation de la mise en œuvre des moyens de la taxe sur les nuisances aériennes (TNSA) et du fonds de compensation des nuisances aéroportuaires (FCNA) afin de dégager des pistes permettant de rendre les mesures de compensation des nuisances plus efficaces.

Les quatre actions visant à améliorer les procédures opérationnelles de navigation aérienne apparaissent pertinentes. Elles devront être réalisées dans le calendrier indiqué afin de permettre aux populations riveraines d'apprécier la réalité des résultats concrets attendus. Ceux-ci doivent être explicités conformément aux dispositions de l'article R 572-8 du code de l'environnement.

Les quatre actions relatives aux restrictions d'exploitations relèvent simplement du respect et/ou du contrôle de la réglementation existante. La quatrième action relative à la réalisation d'une étude d'approche équilibrée a été rendue obligatoire par le règlement européen 598/2014. Cette étude permettra d'apprécier, en regard des résultats explicitement attendus du plan d'actions (PPBE 2018/2023), si les objectifs locaux pourront être atteints à l'échéance, ou si des dispositions réglementaires complémentaires sont nécessaires pour les atteindre. Le choix et la présentation de ces objectifs locaux, qui relève de la stratégie de développement du grand territoire d'Orly, sont indispensables au respect de la réglementation européenne en vigueur. Il conviendra dès lors de préciser et de concerter ces mesures réglementaires afin de pouvoir les mettre en œuvre rapidement. Il serait dans

ce cadre utile de s'intéresser notamment à la protection des périodes en marge du cœur de nuit.

Le projet de PPBE 2018/2023 prévoit des points d'étapes réguliers auprès de la CCE afin de présenter l'évaluation de chacune des actions.

Les prochaines cartes stratégiques de bruit devront être approuvées au plus tard à l'été 2022, et le prochain plan de prévention du bruit dans l'environnement à l'été 2024. Il serait donc souhaitable, au cours des mois à venir, que les bilans réguliers intègrent les cartes d'environnement sonores établies chaque année par l'exploitant, afin de pouvoir apprécier objectivement les effets des actions engagées de manière dynamique, et de concerter, au fil de l'eau, les actions qui viendront alimenter le plan d'action pour la période 2024-2029.

L'Autorité de contrôle invite les parties prenantes (professionnels de l'aéronautique ; collectivités territoriales ; associations environnementales et associations de riverains) à s'accorder sur un plan d'actions afin de ne pas retarder la mise en œuvre de celles qui pourront permettre d'obtenir des résultats concrets.

L'Autorité de contrôle suivra attentivement la mise en œuvre des actions du plan. Elle rappelle qu'elle sera systématiquement saisie pour avis par l'administration de tout projet de modification effective des procédures opérationnelles navigation aérienne, des projets relatifs aux évolution des documents de planification et de programmation, et des projets d'arrêtés portant restrictions d'exploitation.

Le président



Gilles Leblanc