

# AVIS DU COLLEGE

**Séance du 8 mars 2022  
N° 2022-12**

**Objet : projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de l'aérodrome de Paris – Charles-de-Gaulle pour la période 2022/2026.**

*Le plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Paris – Charles-de-Gaulle pour la période 2022/2026 est soumis à consultation publique du 20 janvier jusqu'au 22 mars 2022. Après avoir pris connaissance du dossier soumis à consultation publique et avoir entendu le rapport de présentation de l'équipe permanente, le collège a rendu l'avis suivant :*

Vu la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil relative à l'évaluation et la gestion du bruit ambiant dans l'environnement ;

Vu le règlement 201/ 598 de l'Union européenne ;

Vu l'article R. 572-8 du code de l'environnement ;

Vu l'article R. 112-5 du code de l'urbanisme ;

Vu la note et le projet de plan d'action concernant le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de l'aérodrome de Paris-Charles-de-Gaulle pour la période 2022-2026 soumis à consultation publique conformément aux dispositions de l'article R.572-9 du code de l'environnement,

Vu l'avis défavorable de la commission consultative de l'environnement émis le 18 janvier 2022,

Considérant que les cartes stratégiques de bruit (CSB) de quatrième échéance qui devraient être approuvées avant juin 2022 présentent la situation de l'année 2019 comme situation de référence, ce qui est raisonnable car il est peu probable que le trafic 2021 ait eu un impact supérieur à celui de 2019,

Considérant que l'emploi des hypothèses de trafic choisies lors de l'élaboration du plan d'exposition au bruit (PEB) actuellement en vigueur (03/04/2007), ne permet pas d'apprécier la projection actuelle qui peut être faite du trafic dans le futur, notamment pour tenir compte des nombreux changements induits ou accélérés par la crise sanitaire,

Considérant que le projet de plan d'action est proposé pour la période 2022/2026, ce qui ne correspond pas exactement à la 4<sup>ème</sup> échéance prévue par la directive bruit,

Considérant que le projet de plan d'actions 2022/ 2026 ne présente pas d'objectif de réduction du bruit induit par la plateforme aéroportuaire et de justification des mesures présentées,

Considérant que le projet de plan d'actions 2022/2026 ne présente pas les résultats qui peuvent être escomptés par les populations à échéance 2026,

Considérant que les deux actions prévues par l'opérateur national de la navigation aérienne pourraient être utilement mieux documentées,

Considérant que les actions des compagnies aériennes basées pourraient également être mieux documentées, notamment pour ce qui est du renouvellement de leurs différentes flottes sur la période considérée,

Considérant l'absence de mesure permettant de garantir le respect du plafond des mouvements en cœur de nuit, et notamment l'absence de poursuites lorsque des arrivées de vols sans « créneau de nuit » sont constatées entre 0H30 et 5H30,

Considérant la mobilisation renforcée des services locaux de l'Etat pour maîtriser l'urbanisme autour de l'aérodrome afin d'éviter d'augmenter les populations soumis à des niveaux de bruit élevés,

Considérant que le programme d'aide à l'insonorisation mérite de pouvoir mobiliser des fonds de compensation en appui de la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA) dont les recettes ont été fortement affectées par la crise sanitaire du Covid-19 ; au risque d'accentuer les délais d'attente entre le dépôt d'une demande d'aide à l'insonorisation et le passage du dossier en commission consultative d'aide aux riverains (CCAR) déjà trop longs. L'Autorité de contrôle a formulé une recommandation en ce sens (n°2019/6) et appelé, dès le mois de mars 2020, à compenser les pertes de recettes sur la TNSA comme celles de la taxe aviation civile,

Considérant l'intérêt de sensibiliser et d'accompagner les collectivités territoriales maîtres d'ouvrages aux démarches d'insonorisation des établissements sensibles (établissements scolaires, établissements de santé, etc.),

Considérant la perspective de mise en place d'un indicateur événementiel en complément de l'indice global mesuré pondéré (IGMP),

**Le collège de l'ACNUSA émet un avis défavorable à l'approbation du PPBE de l'aérodrome de Paris – Charles-de-Gaulle pour la période 2022-2026 en l'état actuel de son élaboration.**

Il recommande à l'administration d'envisager la publication des cartes stratégiques avant juin 2022 et de prendre le temps nécessaire pour améliorer la qualité du plan d'actions 2024/2028 dont l'approbation devra intervenir avant juin 2023. Il importe notamment de :

- 1. Définir clairement le ou les objectif(s) de réduction des nuisances sonores.**
- 2. Préciser les résultats escomptés des actions du plan afin d'en informer le public et de faciliter l'évaluation du plan en fin d'échéance.**

Cela permettra à chacune des parties prenantes d'apprécier si les résultats escomptés du plan permettront de les satisfaire.

Dans la mesure où le problème de bruit est bien identifié et documenté, l'Autorité de contrôle considère que rien ne justifie d'attendre le plan de 4<sup>ème</sup> échéance (2024/2028) pour réaliser l'étude dite d'approche équilibrée, rendue obligatoire par le règlement UE 2014/598. Son collège recommande donc d'examiner immédiatement si tous les leviers identifiés par l'Organisation de l'aviation civile internationale et l'Union européenne sont mobilisées de manière optimale à Paris-Charles-de-Gaulle, puis d'étudier et de concerter rapidement les mesures de régulation environnementale les plus opportunes pour réduire le problème de bruit afin de respecter les objectifs locaux.

Le collège de l'ACNUSA rappelle par ailleurs que les hypothèses qui sous-tendent les PEB en vigueur pour Paris-CDG et Paris-le-Bourget sont obsolètes. Elles ne sont plus pertinentes tant pour apprécier la situation actuelle que pour projeter la situation future. Un regard attentif doit donc être porté à la définition, concertée avec les opérateurs (société d'exploitation aéroportuaire ; compagnies aériennes ; service de navigation aérienne), de la situation projetée dans le futur en tenant compte de l'évolution de la régulation environnementale, de l'évolution du nombre des mouvements sur les plateformes aux différentes tranches horaires, de l'évolution des caractéristiques acoustiques des aéronefs autorisés à opérer sur les plateformes et de l'optimisation des procédures opérationnelles de navigation aérienne. La projection de la situation future fournira une grande partie des éléments utiles à l'évaluation du PEB prévue par le code de l'urbanisme. Il sera ainsi possible d'engager la révision de ce plan. Il importe en effet de veiller à ne pas augmenter la population régionale exposée à un niveau égal ou supérieur à celui retenu en France.

Cet avis est adressé au préfet de région Ile-de-France et aux préfets des départements de l'Oise, de Seine-et-Marne, des Yvelines, de Seine-Saint-Denis et du Val-d'Oise. Il sera ensuite rendu public.

Le président



Gilles Leblanc