

Paris, le 5 avril 2024

Le président

Monsieur Michel Leprêtre
Président de l'Etablissement public territorial
Grand-Orly Seine Bièvre
11 avenue Henri Farman
94398 Orly Aéroport Cedex

Nos références : 24/0061 Affaire suivie par : Romain Barbeau Email : romain.barbeau@acnusa.fr

Objet : Audition pour prise de position territoriale relative aux nuisances de l'aéroport de Paris – Orly

Monsieur le président,

Vous avez sollicité l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires pour avis en application de l'article L6361-5 du code des transports (CT), sur les nuisances environnementales générées par le transport aérien sur et autour de l'aéroport Paris – Orly.

L'audition s'est articulée en trois temps où les missions de l'Autorité de contrôle et les outils réglementaires en vigueur ont été présentés. Nous avons échangé ensuite pour le cas d'espèce, sur les voies de progrès recommandées par le collège de l'Autorité.

Les missions de l'Autorité de contrôle

L'Autorité de contrôle est une autorité administrative indépendante (AAI) et exerce l'ensemble de ses missions sur et autour des principaux aéroports français.

L'Autorité de contrôle élabore des prescriptions techniques relatives aux émissions et nuisances sonores en conformité aux règles internationales et communautaires. Elle assure par délégation, le respect par l'exploitant de ses prescriptions dans le domaine des nuisances sonores.

Elle est consultée pour avis sur les plans et programmes d'actions traitant des nuisances aéroportuaires, les projets de modification de circulation aérienne, les projets de textes réglementaires visant à assurer la protection de l'environnement des aéroports.

L'Autorité exerce également les pouvoirs de sanction pour toutes les infractions aux règles environnementales fixées par arrêtés ministériels.

Enfin, l'Autorité peut émettre à son initiative ou sur saisine des parties concernées, des avis ou recommandations rendus publics sur toutes questions relatives aux nuisances environnementales.

Les outils règlementaires en matière de qualité de l'air

Les associations agréées pour la surveillance de la qualité de l'air (AASQA) assurent une mission d'observation et d'information. L'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires recommande aux aéroports de les associer à l'établissement de l'inventaire des émissions sur leurs concessions et de leur confier les campagnes de mesures.

L'élaboration d'un plan de protection de l'atmosphère (PPA) est prescrite dans toutes les agglomérations de plus de 250 000 habitants en France et/ou dans les zones où les valeurs limites et les valeurs cibles de qualité de l'air sont dépassées ou risquent de l'être. Les schémas régionaux climat air énergie (SRCAE), les plans territoriaux Air et Climat (PCAET) établis par les établissements publics de coopération environnementale (EPCE) sont des outils d'orientations stratégiques. Seuls les PPA engagent localement des actions concrètes de réduction des émissions de polluants atmosphériques. Le nouveau PPA de la région Ile-de-France a fait l'objet de débats pour ce qui concerne le transport aérien durant l'enquête publique au mois d'avril 2024. L'Autorité de contrôle a soumis son avis à ce projet de PPA en octobre 2023.

Les aéroports sont incités à s'inscrire dans une démarche d'accréditation carbone et ont l'obligation réglementaire de fournir des moyens de substitution à l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance pour les postes au contact avant le 1^{er} janvier 2025 et pour les postes au large avant le 1^{er} janvier 2030.

Sur et autour des aéroports, le transport aérien n'est pas la principale source d'émissions. Si les efforts engagés pour réduire les émissions de ce secteur doivent être poursuivis « côté pistes », il importe d'agir également « côté ville » des aéroports, c'est-à-dire sur le transport routier induit par la plateforme.

L'Autorité de contrôle recommande la mise en œuvre des outils de planification et de programmation existants et de suivre les résultats obtenus afin de pouvoir prendre localement les mesures correctrices éventuellement nécessaires.

Les outils règlementaires en matière de bruit

Les sociétés d'exploitation aéroportuaire sont tenues de mettre en place un réseau de mesures permettant de rendre les données publiques.

Les territoires (EPCI) et les grands opérateurs de transport sont tenus d'élaborer à des échéances identiques fixées au niveau européen, des plans d'actions visant à réduire le bruit dans l'environnement. La troisième échéance 2018 – 2022 a été prolongée en 2023 et les plans d'actions, appelés plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) doivent être publiés avant le 18 juillet 2024 pour l'échéance 2024 – 2028. Il convient de relever que l'Etat a choisi de prendre lui-même la responsabilité des PPBE d'aéroports. Les cartes stratégiques de bruit (CSB), dont la parution est obligatoire tous les cinq ans, permettront d'apprécier les résultats obtenus.

Lorsque les résultats ne sont pas à la hauteur des objectifs locaux, la question des mesures de restriction d'exploitation est réexaminée dans le cadre fixé par le règlement UE 2014/598. La modernisation des mesures de restriction est soumise à une étude d'impact selon l'approche équilibrée (EIAE). Cette étude d'impact doit être conduite de manière impartiale.

Pour les aéroports, le Gouvernement a mandaté les préfets de département pour conduire ces études d'impact et mener la concertation nécessaire avant de proposer aux ministres chargés respectivement de l'Environnement et des Transports la modification de l'arrêté en vigueur (décret du 16 mai 2023). Le projet d'arrêté portant restriction d'exploitation sera soumis à avis de la Commission Consultative de l'Environnement (CCE) de l'aéroport et à l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires avant d'être signé et publié au Journal officiel de la République française. Il devra ensuite être notifié à la Commission européenne six mois avant la date de son entrée en vigueur.

La situation locale

L'aéroport de Paris – Orly est soumis à la décision portant réglementation de l'utilisation de nuit de l'aéroport du 4 avril 1968 instaurant un couvre-feu entre 23h30 et 6h.

L'aéroport est également contraint par une mesure de plafonnement portée à 250 000 mouvements autorisés par an. Cette mesure est entrée en vigueur par l'arrêté du 6 octobre 1994.

La dernière restriction d'exploitation existante sur la plateforme est l'application d'un volume de protection environnementale (VPE) selon l'article L6362-1 du CT. Le VPE est un volume de l'espace aérien associé à une procédure de départ ou à une procédure d'arrivée porté à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique, dans lequel le vol doit être contenu afin de prévenir des risques de déviation de trajectoire.

Les voies de progrès

Localement, il importe donc de bien articuler le PPBE 2024 – 2028 de l'aéroport et l'étude d'impact des mesures de restrictions envisageables pour satisfaire aux objectifs locaux. Il importe que la demande engagée par la préfète du Val-de-Marne avec l'appui du bureau d'étude CGX, soit conduite de manière rigoureuse et impartiale pour aboutir.

La première recommandation du collège de l'Autorité de contrôle pouvant être étudiée dans ce contexte traite de la réduction des nuisances à la source au travers des performances environnementales des aéronefs. Il serait souhaitable de fixer les exigences relatives à ces performances en fonction de leur bruit certifié en survol pour les départs et en approche pour les arrivées. Dans le cadre des plans de renouvellement des flottes des principales compagnies opérant sur l'aéroport, il s'agirait d'établir un calendrier fixant les performances minimales requises à court, moyen et long termes. Les impacts économiques et sociaux d'une éventuelle modernisation du trafic aérien nécessite une analyse locale rigoureuse en fonction de la réalité des différents trafics.

Constatant des déroutements de nuit vers la plateforme de Paris – Charles-de-Gaulle (environ 50 vols durant l'été 2023), et une saturation du trafic aux heures encadrant le couvre-feu, il serait nécessaire de mener un examen attentif de la situation et une concertation afin d'identifier les leviers de modification de programmation permettant de limiter les risques de débordement. La sortie de crise sanitaire a entraîné une perte importante de ponctualité en

Europe pour diverses raisons. Ces débordements sont une question centrale pour le secteur aérien européen où Eurocontrol a la charge de rappeler à l'ordre les parties prenantes.

Il importe qu'après une phase de diagnostic et de concertation préalable, les paramètres des mesures envisageables soient arrêtés de manière équilibrée (minimum d'impacts économiques et sociaux négatifs, versus maximum d'impacts sanitaires et environnementaux positifs). L'étude d'impact doit permettre d'éclairer le public et les décideurs afin que les mesures qui seront prises soient réellement équilibrées.

Les différentes parties prenantes sont d'ores et déjà bien engagées dans une approche d'amélioration avec les différentes démarches en cours : la révision du PPA de l'Ile de France, la révision du PPBE de l'aéroport, l'étude d'impact menée par la préfecture du Val-de-Marne, l'expérimentation de la nouvelle procédure de navigation aérienne en descente continue et le projet d'aménagement « Paris – Orly 2035 » piloté par l'exploitant pour réduire l'impact coté ville. Une bonne coordination des opérateurs et des collectivités est nécessaire pour atteindre les objectifs sanitaires et environnementaux visés.

Au titre de ses missions consultatives, l'Autorité de contrôle reste disponible pour avis au sujet des plans et programmes dont elle recommande la mise en œuvre, auprès des différents maîtres d'ouvrage.

Je vous prie de croire, Monsieur le président, à l'assurance de ma meilleure considération.



Gilles Leblanc

Copies :

- Mme Sophie Thibault, préfète du Val-de-Marne
- Mme Justine Coutard, directrice de l'aéroport de Paris – Orly
- Mme Emmanuelle Gay, directrice de la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports Ile de France
- M. Richard Thummel, directeur de la Direction de la sécurité de l'aviation civile Nord