

Concertation publique volontaire sur le projet d'aménagement du Terminal 4 et de développement de l'aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle à l'horizon 2035/2040

Fiche sur la situation de la qualité de l'air et des Milieux à Paris – Charles-de-Gaulle



RESUME

L'Autorité de Contrôle veille à ce que le groupe ADP assure la surveillance de la qualité de l'air et la transparence de l'information collectée.

Qualité de l'Air et des Milieux – Projet terminal T4 Aéroport Paris – Charles-de-Gaulle

I. Rappel de la réglementation en vigueur pour les aéroports de Paris – Charles de Gaulle, Paris – Orly et Paris – Le Bourget

L'Autorité de Contrôle veille au respect du seul arrêté ministériel portant aujourd'hui restriction d'usage d'équipement des aéronefs pour préserver la qualité de l'air.

L'[arrêté](#) du 27 juillet 2012 règlemente l'utilisation des moyens permettant aux aéronefs de s'alimenter en énergie et en climatisation-chauffage lors de l'escale sur les aérodromes de Paris – Charles-de-Gaulle, de Paris-Orly et de Paris-Le Bourget. Cet arrêté fixe les durées d'utilisation autorisées du moteur auxiliaire de puissance (APU) lors des départs/arrivées pour les postes de stationnement équipés de moyens de substitution en électricité et en climatisation et pour ceux partiellement ou non équipés de moyens de substitution en électricité ou en climatisation. Le tableau ci-dessous résume les temps d'utilisation autorisés dans l'arrêté :

| | Départ | | Arrivée |
|--|-------------|-------------|--|
| | <140 tonnes | ≥140 tonnes | |
| Poste équipé | 10 min | 10 min | 5 min et temps nécessaire à la mise à la disposition des moyens de substitution mobiles |
| Poste partiellement ou non équipé | 60 min | 80 min | 30 min ou au temps nécessaire au débarquement des passagers des soutes et aux opérations liées à la touchée |

L'Autorité de Contrôle ne se satisfait pas complètement de cet arrêté de restriction dont la complexité d'application est soulignée depuis 2013, et recommande depuis 2016 (recommandation n°8¹) que « *l'arrêté réglementant l'utilisation des moyens permettant aux aéronefs de s'alimenter en énergie et en climatisation-chauffage lors de l'escale sur les plateformes parisiennes soit révisé et que ce nouvel arrêté soit étendu aux plateformes de province* ».

Il importe en effet qu'une réglementation plus facilement applicable et contrôlable permette d'éviter totalement l'utilisation abusive des moteurs auxiliaires grâce à la fourniture par le Groupe ADP de moyens de substitution.

¹ https://www.acnusa.fr/web/uploads/media/default/0001/02/1081_rapportacnusa2016.pdf

II. Surveillance de la qualité de l'air

L'Autorité de contrôle veille à ce que le groupe Aéroports de Paris (ADP) assure la surveillance de la qualité de l'air et la transparence de l'information collectée.

a. Stations de mesure

Le réseau de mesure de la qualité de l'air sur la plateforme de Paris – Charles-de-Gaulle comprend deux stations permanentes qui permettent d'évaluer la qualité de l'air sous le vent de l'activité aéroportuaire en périphérie de l'aéroport :

- CDG-Nord située dans l'axe de la piste 1, en zone de sûreté à accès réglementé, au nord-ouest de Mesnil Amelot
- CDG-Centre, située au cœur de la plateforme aéroportuaire, en zone de sûreté à accès réglementé, au sud du Terminal 1 et au pied de la Centrale Thermo-Frigo Electrique (CTFE). Cette station remplace depuis le 3 juillet 2018 la station CDG-Sud qui a été suspendue car son emplacement ne répondait plus aux contraintes de sûreté aéronautique.

Les polluants mesurés sur les deux stations sont le NO_x, les particules (PM₁₀ et PM_{2.5}) avec en plus l'ozone sur la station CDG-Nord.

Les [méthodologies](#) mises en œuvre pour la surveillance des polluants par la section Air du laboratoire Groupe ADP s'appuient sur différents textes réglementaires, normatifs et scientifiques, et correspondent au référentiel technique² national utilisé par les AASQA (associations agréées surveillance qualité de l'air).

b. Qualité de l'air ambiant sur Paris – Charles-de-Gaulle en 2017

L'analyse du [bilan annuel 2017](#) de mesure de la qualité de l'air ambiant sur la plateforme de Paris – Charles-de-Gaulle montre que la valeur limite annuelle de 40 µg/m³ pour les NO_x a été respectée sur les deux stations Nord et Sud avec 25 et 37 µg/m³, respectivement.

Concernant les particules PM₁₀, la valeur limite annuelle de 40 µg/m³, a été également respectée. La valeur limite journalière, de 50 µg/m³, a été dépassée à deux reprises pendant les deux épisodes de pollutions régionales (le 26 janvier et le 11 février). Cette valeur ne doit pas être dépassée plus de 35 jours par an pour la protection de la santé humaine.

Enfin, s'agissant des particules PM_{2.5}, la valeur limite annuelle de 25 µg/m³ a été respectée. Contrairement aux PM₁₀, aucune limite journalière réglementaire n'existe.

c. Accessibilité des données

Les bilans trimestriels et annuels de mesure de la qualité de l'air ambiant par le laboratoire groupe ADP sont transmis par voie électronique à l'ACNUSA, pour observations éventuelles sur la qualité des données. Ils sont également mis à la disposition du public chaque trimestre sur leur [site Internet](#).

² [Guide méthodologique sur les stations françaises de surveillance de la qualité de l'air](#)

III. Actions en faveur de la qualité de l'air et de la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES)

a. La loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte

En application de l'article 45 de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte (LTECV45), le [décret n° 2016-565](#) du 10 mai 2016 demande aux exploitants des 11 principales plateformes aéroportuaires de l'Hexagone d'établir un programme d'action pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques liés aux activités directes au sol de la plateforme (roulage des avions et circulation de véhicules sur la plateforme notamment). Les objectifs de la loi ne portent pas sur des réductions d'émissions mais sur des réductions d'intensités d'émissions³ de gaz à effet de serre et polluants. Ces objectifs ont été fixés à 10 % et à 20 % respectivement pour les années 2020 et 2025 par rapport à 2010, prise comme année de référence. « Ces objectifs s'appliquent à l'ensemble constitué par les onze aérodrômes » et non pour chaque aéroport pris individuellement. Le plan d'action 2016-2020 pour les émissions internes et externes est abordé dans la section III. c.

b. Moteurs auxiliaires de puissance (APU) et moyens de substitution aux APU

Sur les aéroports pour lesquels un arrêté ministériel limite la durée d'utilisation des APU, la gendarmerie des transports aériens (GTA) est chargée d'en vérifier l'application, et le cas échéant, de dresser un procès-verbal en cas d'utilisation abusive. À ce stade, elle vérifie la disponibilité des moyens de substitution et les dérogations éventuellement accordées. La GTA transmet le PV à la DGAC, qui le notifie à la personne poursuivie et à l'ACNUSA. S'en suivent les étapes habituelles de la procédure de sanction devant l'ACNUSA, prévue par le décret n°2°1-835 du 2 octobre 2018 : observations de la personne poursuivie et instruction du dossier par la DGAC ; rapport devant les membres du Collège de l'Autorité à l'issue de la procédure contradictoire.

Sur la plateforme de Paris – Charles-de-Gaulle, [l'arrêté](#) du 27 juillet 2012 régit les temps d'utilisation de l'APU. Les contrôles avec PV sont effectués depuis janvier 2014.

Douze dossiers ont été analysés par l'Autorité entre 2013 et 2018 pour un manquement à cette réglementation. Quatre ont été sanctionnés pour un montant total de 15 500 €, et seize dossiers sont actuellement en cours d'instruction.

Le bilan (fin décembre 2016) de l'équipement des postes avions en moyen de substitution aux APU montre un total de 73 % de postes équipés en 400 Hz ou 50 Hz. Il s'agit de 100 % des postes au contact et de 39 % des postes au large. Pour le nombre de postes équipés en PCA (Pre-Conditioned Air, climatisation / chauffage), il est de 5 % au total, dont 9 % au contact et 0 % au large.

³ Une intensité d'émissions est le rapport entre le volume des émissions de gaz à effet de serre ou de polluants et le nombre d'intensité de trafic sur la plateforme concernée la même année, sachant qu'une intensité de trafic est le nombre entier de milliers de passagers embarqués ou débarqués additionné du nombre entier de centaines de tonnes en fret ou de postes embarqués à bord d'aéronefs ou débarqués d'aéronefs.

Un effort d'investissement est nécessaire pour pouvoir apporter une meilleure qualité des services aux aéronefs.

c. Engagements volontaires du groupe ADP

Dans le contexte législatif et réglementaire actuel, le groupe ADP met en œuvre une [politique environnementale](#) et énergétique volontariste, notamment en matière de lutte contre les dérèglements climatiques et d'amélioration de la qualité de l'air. Cette politique environnementale intègre, pour six thématiques (énergie, eau, déchets, air et émissions, biodiversité, aménagement et construction durable), des objectifs fixés en cohérence avec le contrat de régulation économique 2016-2020 et de la loi de transition énergétique pour la croissance verte du 18 août 2015.

Les objectifs de progrès de la feuille de route environnementale 2016-2020 du Groupe ADP en faveur de la qualité de l'air/climat et les principales réalisations en 2017 sont :

- diminuer de 65 % les émissions de CO₂ par passager entre 2009-2020⁴ ;
- atteindre 25 % des véhicules propres (hybrides, électriques, etc.) dans la flotte interne de véhicules légers ;
- maintenir l'Airport Carbon Accreditation (ACA) niveau 3 en 2020 (ce niveau a été renouvelé en 2018 pour Paris – Charles-de-Gaulle) avec un engagement à atteindre la neutralité carbone en 2030 (niveau ACA3+)
- limiter les émissions des avions au sol (moteurs et APU) et des véhicules d'assistance en escale (déploiement de la gestion locale des départs – GLD - qui a contribué à réduire le temps de roulage des avions au sol avec - 10 % au départ entre 2007 et 2012 ; renforcement du réseau électrique pour contribuer au déploiement de GSE électriques ; etc.) ;
- poursuivre les actions permettant de réduire les émissions des accès à l'aéroport et des circulations internes avec les plans de mobilité entreprise et interentreprises (mise en place du travail, déploiement de nouveaux outils de visioconférences, etc.)

Une partie des engagements ci-dessus répond aux trois groupes d'actions à mettre en œuvre pour le transport aérien dans le cadre du [Plan de Protection de l'Atmosphère Ile-de-France](#).

IV. Actions en faveur de la qualité des milieux / biodiversité

a. Gestion de l'eau⁵

Le Groupe ADP assure la gestion complète du cycle de l'eau sur l'ensemble de la plateforme Paris – Charles-de-Gaulle, depuis la distribution de l'eau potable jusqu'au traitement des eaux de ruissellement. La surveillance de la qualité des rejets d'eaux usées et d'eaux pluviales issues des différentes activités et industries de la zone aéroportuaire, ainsi que la surveillance des nappes phréatiques et l'identification des pollutions sont des missions confiés au laboratoire du Groupe.

⁴ Pour mémoire, les engagements du secteur du transport aérien visant à neutraliser les émissions de CO₂ à partir de 2020, puis à les réduire de moitié par rapport à 2009 d'ici 2050

⁵ <http://www.entrevoisins.org/>

Les activités sur les plateformes gérées par ADP produisent chaque jour environ 5 500 m³ d'eaux usées. Ces eaux sont acheminées à travers 41 km de conduites vers le réseau interdépartemental pour être traitées à la station d'épuration d'Achères.

Dans le cadre de l'engagement du Groupe ADP à renforcer la gestion des eaux pluviales de la plateforme, la Direction Energie et Logistique de l'aéroport Paris – Charles-de-Gaulle améliore le dispositif de traitement des eaux pluviales de la plateforme. ADP dispose en complément des bassins de rétention et d'isolement des pollutions, des stations de traitement des eaux pluviales qui permettent de satisfaire les exigences réglementaires de rejet dans le milieu naturel (arrêté inter-préfectoral).

Aujourd'hui, l'ensemble des eaux polluées de la plateforme de Paris – Charles-de-Gaulle transitent par des stations de pompage et des bassins de stockage avant d'être traitées et rejetées dans le milieu naturel. Le dispositif de traitement des eaux pluviales de Paris – Charles-de-Gaulle (1^{ère} zone aéroportuaire d'Europe en surface) est composé de 120 km de collecteurs ; un zonage établi en vue de favoriser l'infiltration permet de limiter au maximum le débit de fuite des bassins tampons à 1 litre/seconde/hectare (capacité de stockage des eaux pluviales équivalente à 550 m³ par hectare) ; le laboratoire Groupe ADP surveillant la qualité des eaux pluviales rejetées dans le milieu naturel ainsi que le niveau de la nappe phréatique grâce à un réseau de points de mesures (piézomètres)

A Paris – Charles-de-Gaulle, un système de phyto-épuration des eaux glycolées produites par les opérations de déverglacement des pistes et de dégivrage des avions est en cours d'expérimentation. Les premiers résultats obtenus en 2016 sur une parcelle plantée de végétaux sélectionnés par les techniciens du laboratoire, ont montré un rendement épuratoire de 95 %. Ses travaux pour accroître l'efficacité du système ont été engagés en 2017.

b. Préserver la biodiversité

Disposant de plus de 6 600 hectares de territoires franciliens, la protection de la biodiversité est au cœur des préoccupations environnementales du groupe ADP qui prend à compter de 2018 les [nouveaux engagements](#) suivants :

- s'assurer de la connaissance de la biodiversité par la réalisation et la mise à jour régulière d'inventaires faune/flore sur les aéroports parisiens ;
- intégrer une vision prospective dans les développements prenant en compte la préservation de la biodiversité ;
- renforcer la démarche de gestion écologique des espaces verts ;
- sensibiliser et mettre en place des démarches participatives avec les parties prenantes ;
- réaliser au moins quatre événements avec les parties prenantes par an, dont un avec les acteurs du territoire ;
- produire et transmettre à la DGAC tous les deux ans un bilan des actions du groupe ADP en faveur de la biodiversité.

En 2014, un diagnostic biodiversité a été mené. Depuis 2016, la plateforme est en partenariat avec l'association Hop' Biodiversité qui propose aux aéroports français d'étudier et de promouvoir la biodiversité présente sur leur territoire.

Actuellement, une démarche de réduction des produits phytosanitaires est en cours.