

Consultation publique sur la démarche d'étude d'impact selon l'approche équilibrée de l'aéroport de Paris - Charles-de-Gaulle

Contexte

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

En 2023, il est le 1^{er} aéroport de l'union européenne en termes de passagers et de tonnage de fret et le 10^{ème} aéroport mondial pour le trafic passagers.

Il occupe par ailleurs une place singulière et centrale parmi les aéroports français puisqu'il représente, en France métropolitaine, plus d'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 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.

Malgré ces restrictions, il convient d'étudier les moyens de diminuer la forte gêne sonore.

Ainsi, afin d'améliorer la situation environnementale autour de l'aéroport dans le respect de la réglementation (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, et abrogeant la directive 2002/30/CE), une étude d'impact selon l'approche équilibrée (EIAE) a été lancée sur Paris-CDG, sous l'autorité du préfet du Val d'Oise.

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. Ils s'entendent avec un intervalle de tolérance de 5 points ($\pm 5\%$), à la hausse comme à la baisse, compte-tenu de la précision des modèles retenus, à savoir :

- • 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 mesurée 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%].

La projection du trafic à horizon 2030, incorporant le recours aux mesures des trois premiers piliers mentionnés dans le règlement 598/2014 sans nouvelle restriction d'exploitation, montre que l'amélioration des performances acoustiques des flottes et la prise en compte de mesures opérationnelles optimisées ne suffisent pas à atteindre les objectifs de réduction de bruit.

1. Objet de la consultation du public

Compte tenu de l'avancement de l'EIAE, il convient désormais de bâtir des scénarios de restriction basés sur une amélioration accélérée des performances acoustiques des avions opérant sur la plateforme d'ici le 1^{er} janvier 2030.

Aussi il est proposé aux participants d'apporter leurs contributions au regard des questions suivantes :

- concernant les mesures du 3ème 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 ?

2. Consultations et étapes suivantes

Cette consultation vise à mieux apprécier la capacité des compagnies aériennes à satisfaire les nouvelles mesures opérationnelles envisagées et à recueillir les observations des parties prenantes sur ces nouvelles mesures opérationnelles.

Elle vise également à bien calibrer les différents types de restrictions visant à inciter les compagnies à accélérer l'amélioration de leur flotte, afin d'atteindre l'objectif de réduction de bruit.

Cette consultation durera 2 mois. Elle fera l'objet d'une synthèse qui sera publiée sur ce site, avec l'ensemble des contributions reçues.

Elle pourra conduire à l'élaboration de scénarios de restrictions dont les conséquences sur le bruit seront évaluées ainsi que le rapport coût-efficacité.

A l'issue de ces travaux, 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 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.